APRESENTAÇÃO: MERCEDES-BENZ CLASSE A ELEVA A FASQUIA

BBC

TopGear

Nº 84 Mensal Maio 2018
WWW.TOPGEAR.COM.PT

BMW M5

O som do trovão

600 cavalos de potência controlados por uma inovadora tração integral

REPORTAGENS ESPECIAIS

Divertimento total no Toyota Yaris GRMN

A raça do Seat Leon ST Cupra com 300 cavalos

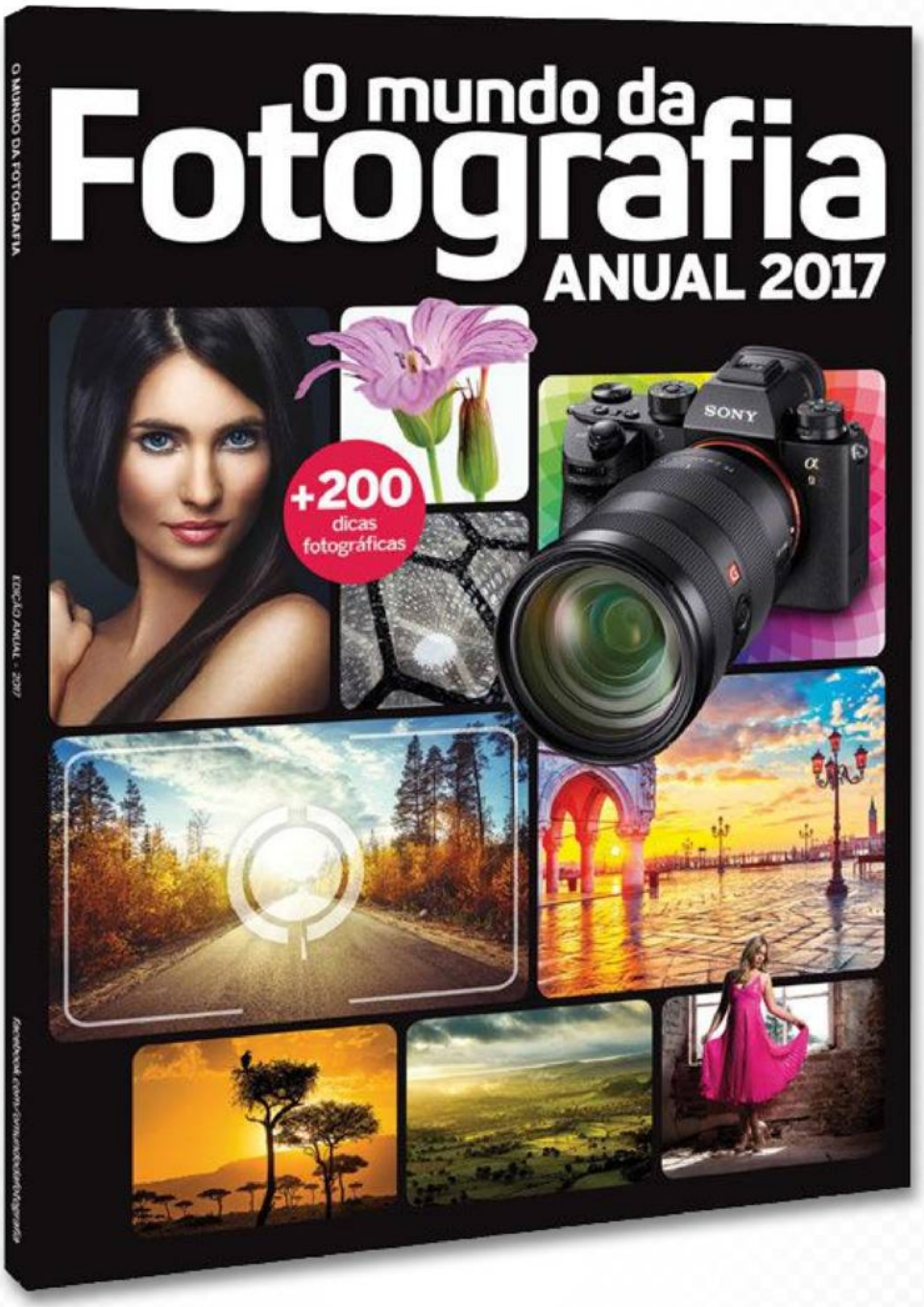
A vida é bela com um Ferrari Portofino

EXCLUSIVO
De olhos em bico
A TOPGEAR NO JAPÃO

O mundo da Fotografia

JÁ NAS BANCAS

UM ROTEIRO PARA COMEÇAR A TIRAR AS MELHORES FOTOS DE SEMPRE!



Começar | Viagem | Paisagens | Criatividade | Retratos | Projectos

Bem-vindo

Não há volta a dar. Para onde quer que se olhe, o mundo está a avançar no sentido de cada vez mais estarmos todos conectados. Há uma necessidade permanente de estarmos contactáveis e um desejo real de termos sempre ao nosso dispor todas as ferramentas de comunicação, entretenimento e trabalho. A mobilidade e comunicação como os nossos pais e avós as conheceram já não existe. O carteiro passava na aldeia para entregar as cartas escritas pelos familiares e muitas vezes existia apenas um carro num raio de vários quilómetros. A nossa realidade também se está a esgotar. Os emails e a comunicação via redes sociais estão a ser substituídos por sistemas de mensagem rápida e outros que a nossa imaginação ainda não conseguiu inventar.

O automóvel que cada um fazia questão de ser a primeira coisa a comprar logo após tirar a carta de condução aos 18 anos começa a ser equacionado para segundo plano, e muitos há que apenas os encaram como forma de nos deslocar do ponto A ao ponto B. A realidade da geração que nasceu no século XXI é a da partilha de informação, com exigência de acesso imediato e permanente à mesma. E o conceito de mobilidade é já hoje uma certeza com o crescimento dos sistemas de partilha de automóvel ou alugueres de curta duração. E tudo ao alcance de uma aplicação. Esta geração é também aquela que mais está preocupada com o futuro do planeta. Parece que, felizmente, todos nós pais fizemos um bom trabalho e começa-se a perceber a vontade que nada se desperdice e tudo se recicle.

Tudo isto e muito mais surge este mês, nem de propósito, numa exposição sobre o passado, presente e futuro da mobilidade e eletrificação automóvel presente no Museu da BMW em Munique. O mote está dado, mas a verdade é que, não obstante tudo o que se pode observar, há algo que será sempre imortal e que permite retirar o melhor dos ensinamentos do passado rumo a um futuro mais agradável: o prazer de conduzir! E é por isso mesmo que o maior destaque desta edição recai justamente no BMW M5. Da mesma marca que nos mostrou um caminho para um futuro sustentável, temos um presente irresistível, na forma de uma das melhores berlinas familiares desportivas. O segredo, na empresa bávara como em muitas outras, está em saber conciliá-lo indo ao encontro dos desejos dos clientes. O futuro começa agora...

Boa leitura!

Paulo Passarinho DIRETOR
paulo.passarinho@goody.pt

Conteúdos

Harris

"Para algumas pessoas, o carro é apenas um mal necessário" 006

Top 10

010 Mercedes-Benz **Classe A**
014 Honda **Civic**
016 Mitsubishi **Eclipse Cross**
017 Opel **Grandland X**
018 Audi **A6**
019 Range Rover **Hybrid**
020 Ford **Focus**
022 Volvo **V60**
023 Mini **Coupé**
024 Lamborghini **Urus**

Admissão

025 Especial **Mobilidade BMW**
031 Crónica **António Costa**
032 **Gadgets**
033 **Relógios**

Testes

034 Skoda **Karoq**
037 Ford **Fiesta**
038 Honda **Civic**
040 Mercedes-Benz **E Cabrio**
040 Mercedes-Benz **S Coupé**
040 Mercedes-Benz **Classe V**
042 Jaguar **XF Sportbrake**
043 Volvo **XC90**
043 Kia **Picanto**
044 BMW **640i/630d GT**
048 Volkswagen **Polo**
048 Volkswagen **Golf**
049 Skoda **Fabia**

Bastidores

114 O dia-a-dia da **redação** pelo mundo e arredores

050 De "a" a... **M5**
Para muitos, o auge do "familiar desportivo que envergonha supercarros", eis o novo BMW M5

060 Acesso **Ferrari**
O California já não representa a versão de acesso ao mundo Cavallino – bem-vindo, Portofino

066 Leon **feroz**
Lembra-se quando a versão rápida do Seat Leon tinha 180 cv? Pois, agora chama-se Cupra 300...

076 Porsche **Macan**
Com o fim (temporário) do diesel na Porsche, o Macan com 4 cil. e 252 cv a gasolina é o mais racional

082 DS **autónoma**
DS lança primeiro modelo de raiz enquanto marca autónoma. Chama-se 7 e é um SUV elegante

090 Domo **Arigato!**
Especial TG dedicado ao Japão. Conduzimos um Yaris Gazoo Racing e conhecemos alguns Bosozoku

Por 218€/mês*
TAEG 4,58%

EI: **2.018€** • VFG** (Última Prestação): **9.251€**
Prazo: **60 meses** • Financiamento: **19.313€**

Novo
SEAT Ibiza
1.6 TDI.

Carro do Ano
e Citadino do Ano.
Start moving.

SEAT

*Inclui manutenção preventiva a 60 meses e 75.000 Km. Comissão de abertura de 100€ e de processamento de 3,00€/mês. TAN 3,50%. MTIC 22.505,59€. PVP 21.331€. Crédito Automóvel SEAT Financial Services, marca registada Volkswagen Bank. Válida até 30.06.2018. **Valor Final Garantido: última prestação de contrato que pode ser liquidada contra a entrega do veículo, desde que observadas as condições indicadas no site seatfinancialservices.pt. Exemplo para um SEAT Ibiza 1.6 TDI 95cv Style. Consumos: 3,8l/100Km. Emissões: 99g/km. Imagem não contratual.

"Esqueça os jovens delinquentes e os octogenários lentos – o condutor ocasional de SUV é a verdadeira ameaça"

Harris

O êxodo começou de forma inesperadamente suave naquela sexta-feira. A artéria de Londres que corre para oeste através de Chiswick para depois começar a subir na zona da A4 mostrava-se surpreendentemente fácil quando os problemas começaram. E começaram tarde. Normalmente, o disparate começa mais cedo. O culpado, como sempre, foi um SUV grande.

Quem são estas pessoas? A elite cosmopolita que recorre com frequência ao Uber e não precisa de transporte pessoal no quotidiano, mas que faz questão de ter um XC90 novinho em folha que não só fica coberto com quantidades industriais de cocó de pássaro como, de vez em quando, dirige-se para oeste e estaciona à frente dos restaurantes da moda. Estas pessoas representam os piores condutores do Reino Unido. Esqueça os jovens delinquentes e os octogenários lentos – a verdadeira ameaça é o condutor ocasional de um SUV.

A A4 transforma-se na M4 de três vias logo após o modesto templo da GlaxoSmithKline – é então que essas ameaças começam a mostrar-se. Do nada, enquanto eu faço pisca para mudar de via, um enorme SUV que certamente nunca esteve fora da estrada, passa para a via que só se usa para ultrapassar. Até usa o pisca, mas não há necessidade nenhuma de mudar porque não há carros para ultrapassar. Nenhum!

Não faço ideia porque mudou aquela pessoa de via. Em conjunto com as fotos tiradas a fazer bico de pato, nunca saberemos porque é que certas pessoas que têm empregos com fortes exigência intelectuais não conseguem usar um espelho ou perceber se um carro está a deslocar-se mais devagar ou depressa que o delas. Só sei que não conseguem.

As provas visuais sugerem que parte do problema prende-se com o nível de distração no carro. Nem os vidros escurecidos conseguem esconder o brilho dos ecrãs dos minissnobes que vão a discutir na fila traseira. Torna-se perfeitamente insignificante a fila de trânsito que se forma atrás do SUV quando a pequena Arabella não gosta do som produzido pelo seu Dolby 5.1 em *Horrid Histories*? O povo terá de esperar.

Acalmo-me e observo. Não serve de nada fazer sinais de luzes nem passar por dentro. Esta ameaça não responde bem a nada disto. A experiência diz-me que tenho de esperar. Até porque estas são as pessoas que, fora do carro, só nos irritam porque não têm qualquer noção de cooperação social. Exato – estas são as pessoas que estacionam a 22 cm do seu carro e depois abrem as portas e fazem uma mossa perfeita na carroçaria. Porque os carros são repugnantes monstros poluentes, mas também a única forma de se deslocarem em massa até à Soho Farmhouse.

Para estas pessoas, o automóvel não interessa. É um mal necessário. Mas a parte que acho chocante é que estão dispostas a gastar tanto dinheiro em algo que é menos importante para elas do que para quem foi para uma universidade pública. É quase sempre um X5 ou um Range Rover cheio de equipamento, mas abominavelmente negligenciado – amolgado e com as jantes raspadas. Um objeto bonito subjugado desde o primeiro dia. Para quê ter um carro bom quando não se preocupa com ele?

E porque é que conduzem tão mal? Certamente estão conscientes dos olhares e gestos dos desgraçados que conseguem, após imenso tempo, passar quando o SUV decide libertar o engarrafamento que tem atrás. Talvez não – é que precisam de uma excelente razão para voltar à via central, mas nunca para a via em que andam os camiões e os pobres: a elite do SUV ocasional não gosta dessa via. Vão na via central até o sotaque em seu redor mudar consideravelmente.

Eu viajo para oeste de terça a quinta. O rebanho segue a rotina sexta-segunda e pode ser evitado com o meu método. Caso contrário, resolve-se com um tiro de bazuca certeiro.

IMAGEM: REX

SUZUKI

Way of Life!

ENTRA E DIVERTE-TE

SWIFT
desde 14.474€*

VITARA
desde 19.299€*

IGNIS
desde 13.936€*

SIM, A NOSSA GAMA TEM UM DESIGN MODERNO, UM EQUIPAMENTO COMPLETO E OS MOTORES MAIS EFICIENTES. MAS O MELHOR É QUE CADA MODELO FOI DESENVOLVIDO PARA QUE DESFRUTES DESDE O PRIMEIRO MOMENTO, DIVERTE-TE!

Consumo combinado: desde 4,0 até 5,7 l. / 100 km.
Emissões CO_2: desde 90 até 131 g. / km.

Suzuki recomenda REPSOL

*PVP recomendado para a versão Suzuki Ignis 1.2L 5MT GLE 2WD. PVP recomendado para a versão Suzuki Swift 1.2L 5MT GLE 2WD. PVP recomendado para a versão Suzuki Vitara 1.6 VVT 5MT GL. Os Preços incluem imposto sobre veículos, transporte, IVA e campanhas comerciais. Não incluem despesas administrativas, taxas e pintura metalizada. Válidos até 30/06/2018 nos Concessionários Oficiais Suzuki. A imagem dos veículos não corresponde ao valor mencionado.

Discovery
CHANNEL
CIÊNCIA
NA RUA
ESTREIA 5 MAIO 19H15
DISPONÍVEL EM:
NOS
MEO
nowo
vodafone

TOP 10

AS PRINCIPAIS NOTÍCIAS DO MERCADO AUTOMÓVEL NESTE MÊS

1

O futuro agora

O novo Classe A aposta (muito) forte na digitalização e na conectividade, mas sem deixar de evoluir em todos os outros domínios que lhe garantiram um invejável sucesso

Quando, em 2012, foi lançada a terceira geração, o Classe A deixou definitivamente para trás o seu atribulado início de carreira, provando que, afinal, o que nasce torto também pode endireitar-se. Hoje, é um modelo fulcral para o seu construtor, e a chegada da nova geração será um dos mais importantes lançamentos do ano, até porque a Mercedes-Benz promete com ela redefinir o conceito do luxo no segmento dos familiares compactos de prestígio. Começo por aí.

Como todos os mais recentes Mercedes totalmente novos, o Classe A da quarta geração oferece soluções que nem nos seus mais exclusivos modelos estão ainda disponíveis. A mais espetacular, também pelo ambiente futurista que confere ao habitáculo, é o inédito sistema de infoentretenimento MBUX (Mercedes-Benz User Experience) proposto em três patamares que se distinguem pelos ecrãs que o compõem – o que serve de painel de instrumentos e o instalado ao centro do tablier. Na versão Homescreen, ambos são de 7"; na Basescreen, o central é de 10,25"; na Fullscreen, um verdadeiro *must have*, contam os dois com 10,25".

Foi assim que dei por mim a dialogar com o novo Classe A em estradas da Croácia. É impossível resistir, basta começar pela frase "Olá, Mercedes" para comandar várias funções. Esta é apenas uma das valências do MBUX, e são tantas que, para as descrever a todas, seria necessário um artigo dedicado só a este tema. Tudo, até o completo Head-up Display, é fácil e amplamente personalizável, através do ecrã tátil, do novo e soberbo *touchpad* ou dos botões sensíveis ao toque no volante. A inteligência artificial confere-lhe a capacidade de auto-aprendizagem para evoluir em permanência, brilhando ainda a navegação com realidade aumentada, que fornece indicações em tempo real através de imagens projetadas sobre a cartografia tridimensional, e funções baseadas na comunicação entre veículos.

Não foi possível experimentar a inédita partilha remota do veículo, disponível a partir de julho como um dos vários serviços conectados assegurados pela *app* Mercedes Me. Ao proprietário do Classe A bastará

Pormenor das saídas de ar da ventilação. Muito elegantes!

criar uma chave digital com um grupo de utilizadores para estes poderem aceder ao mesmo através do seu *smartphone*, e utilizá-lo nos períodos definidos. O truque está na segunda chave, que se mantém inativa no interior do veículo até que o tal código seja ativado por um dos utilizadores, voltando a ser inativada quando deixada no seu interior e este dá por findo o período de utilização.

Este é, ainda, o primeiro Classe A com condução semiautónoma, herdando do Classe S diversas soluções neste particular. Aqui, destaque para o *cruise control* adaptativo com função Stop/Go, assistência ativa à direção (mantém o veículo centrado na faixa de rodagem, e muda de faixa autonomamente, bastando, para tal, acionar o pisca), ajuste automático da velocidade aos limites da via, e na aproximação a curvas, cruzamentos, rotundas e afins. A monitorização ativa do ângulo morto mesmo com o veículo imobilizado, alertando o condutor quando este pretende abrir a porta, caso se encontre um objecto em movimento nas imediações, é algo que nem o Classe S oferece.

FOTOS: OFICIAIS

O habitáculo é daqueles onde apetece estar, pela qualidade percebida e efetiva, e pela decoração interior, em que pontificam o tablier e as cinco saídas de ventilação em forma de turbina, com a opcional iluminação ambiente interior por LED com 64 cores a oferecer alguns efeitos espectaculares.

Assente numa plataforma totalmente nova, o Classe A cresceu 120 mm em comprimento, 16 mm em largura, 6 mm em altura e 30 mm entre eixos, o que se traduz numa habitabilidade mais ampla, e numa mala com 370 litros (mais 29 litros do que anteriormente). Para um desempenho dinâmico que se pretende de eleição, a rigidez estrutural aumentou, o peso baixou em média 20 kg, a suspensão dianteira MacPherson recebeu uma geometria otimizada e o eixo traseiro é do tipo semi-rígido nas versões de acesso, ou Multilink nas mais potentes e em todas as que disponham de tração integral 4Matic – pode, opcionalmente, adotar uma configuração mais desportiva, ou dispor de amortecimento ativo.

O sistema Dynamic Select, que permite optar entre os modos de condução Eco, Normal, Sport e Individual, é de série em todas as versões.

UMA FAMÍLIA COM OITO MEMBROS

O *hatchback* é só a primeira parte do mais recente capítulo da história do Classe A, que, nesta geração, irá contar com nada menos do que sete derivativos: os conhecidos Classe B, CLA, CLA Shooting Brake e GLA, os novos Classe A Limousine e GLB... e mais um que ainda está no segredo dos deuses. Quanto a novas versões, as de tração integral 4Matic chegam em outubro. Para 2019 estão previstos o A35 AMG (a revelar ainda este ano), o A 200 d (animado pelo mesmo motor 2.0 turbodiesel de 150 cv do Classe E, combinado com caixa manual e automática), o A 45 AMG (espera-se que ofereça uma potência na casa dos 400 cv) e uma variante híbrida. Quanto a uma versão elétrica, e como a nova plataforma foi desenvolvida a pensar nessa possibilidade, está praticamente garantido que venha a ser uma realidade, se bem que o mais provável é que surja integrada na gama da EQ, a nova submarca da Mercedes para os elétricos. Opções de escolha é o que não faltará!

A gama começa por incluir três motores turbo de injeção direta, sempre conjugados com uma caixa pilotada 7G-DCT de dupla embraiagem e sete velocidades. Na base da gama está o A 200, animado por um novo 1.3 a gasolina desenvolvido em conjunto com a Renault, com 163 cv, 250 Nm, filtro de partículas e um sistema de desativação de cilindros que, em carga parcial, pode desligar dois cilindros para reduzir consumos e emissões, anunciando 5,2 l/100 km no ciclo combinado. Mais tarde, também será proposto com caixa maual de seis relações e com tração total. A opção diesel é o A 180 d, mais uma vez equipado com o conhecido motor Renault de 1,5 litros, agora com 116 cv e 260 Nm, que a Mercedes afirma ter sujeito a profundas alterações. O mais dotado é, por enquanto, o A 250, equipado com uma evolução do anterior 2.0 a gasolina, agora com filtro de partículas, 224 cv e 350 Nm – a disponibilizar, posteriormente, também com transmissão integral.

Na primeira oportunidade para conduzir o novo Classe A, atenções centradas nas versões mais acessíveis, e que dominarão as vendas em Portugal, em particular a 180 d. Em ambas, nota positiva para o pisar refinado, mais de acordo com o típico de modelos de segmentos superiores. A frente convence: rápida na inserção em curva, e com muita motricidade à saída, suporta bem solicitações mais exigentes, evitando a subviragem prematura. E, apesar do eixo de torção atrás, o conforto é de bom nível, tal como o isolamento do habitáculo. O motor a gasóleo não prima pelo baixo ruído de funcionamento, mas é frugal e revela-se satisfatório na generalidade das situações. A unidade a gasolina de 1.322 cc despacha-se bastante melhor, ainda que, em carga e a alto regime, também não constitua uma ode ao silêncio.

Com primeiras entregas em Portugal já em maio, o novo Classe A promete não facilitar a vida aos rivais, até porque não é nada mal parecido, exibindo um estilo mais puro, que ganha apelo adicional com os opcionais faróis por LED, ou Multibeam LED. O desempenho aerodinâmico de referência é comprovado pelo Cx de 0,25, o melhor da classe.

Para que os seus clientes possam optar, pelo mesmo preço, por uma versão mais poupada ou mais dinâmica, a Mercedes propõe o A 180 d e o A 200 pelo mesmo preço de € 32.450, orçando o A 250 em € 47.100. A linha Style é de série, pelo que o diferencial de preço é desprezível face ao anterior modelo, devido à inclusão das jantes de 16", estofos em pele e tecido, câmara traseira e MBUX Homescreen, com pré-instalação da navegação. Estão, ainda, disponíveis, com todos os motores, vários *packs* de equipamento, para que os elementos que os compõem sejam propostos a um preço mais atrativo do que a aquisição individual, assim como a tradicional Edition 1, que obriga ao dispêndio de mais € 2.650. **ANTÓNIO SOUSA PEREIRA**

Possibilidade de equipar o Classe A com bancos aquecidos e ventilados

Espaço no banco traseira reforçado com os bancos escavados

Requinte e elegância do novo Classe A em grande plano

2

A versão que faltava

Nascida há um ano, a nova geração Honda Civic tem agora uma proposta diesel em Portugal

A décima geração do Honda Civic surgiu no mercado em 2017 com uma carroçaria de cinco portas e dois motores a gasolina, um 1.0 de 129 cv e outro 1.5 de 184 cv, mas faltava o diesel para completar a oferta da marca japonesa, que promete um ano repleto de novidades.

E o que dizer deste renovado bloco 1.6 i-DTEC diesel? Mantém os 120 cv do anterior, mas foi totalmente revisto para oferecer maior eficácia e ser mais económico. Com uma estrutura de alumínio de baixo peso, tem tecnologias para redução do atrito e um turbocompressor mais eficiente e de nova geração. Isto traduz-se em melhores performances e num consumo combinado na ordem dos 3,5 litros aos 100 km, segundo a marca, cada vez mais preocupada com as questões ambientais. O novo motor cumpre normas de emissões mais exigentes e a Honda

anunciou que, a partir deste ano, a tecnologia elétrica híbrica estará presente em todos os modelos na Europa. A previsão é de que em 2025 dois terços das vendas no velho continente sejam motorizações elétricas. Os senhores da Quercus agradecem.

Uma vez sentados ao volante, e ainda antes de ligar o motor, começamos por apreciar a tecnologia ao nosso dispor. Tem um novo painel de instrumentos LCD, uma consola versátil de dois níveis tipo "centro tecnológico" e todos os comandos e mais alguns no volante, desde o rádio ao sistema de telefone mãos-livres. À frente da alavanca das mudanças existe um espaço de arrumação para colocar os dispositivos eletrónicos pessoais que, nas versões Executive, tem uma base de carga sem fios para os telemóveis compatíveis com essa tecnologia.

De resto, todo o habitáculo, agora mais espaçoso graças à plataforma mais longa e mais larga e à maior

distância entre eixos, prima pelo conforto e acabamentos *premium*. E tem teto de abrir, sempre agradável num país com tanto sol como o nosso. A propósito de comprimento, os cerca de 4,5 metros por vezes não são fáceis de estacionar nas ruas da cidade, mas, por outro lado, aliados à qualidade do chassis e ao desempenho da suspensão, oferecem uma condução que garante segurança e prazer, tudo o que se procura num carro familiar. Para isso muito contribui a caixa manual de seis velocidades, também ela revista para oferecer maior agilidade nas passagens.

A oferta da versão diesel está disponível em quatro níveis de equipamento (Comfort, Elegance Navi, Executive e Executive Premium) com preços entre os 27.300 e os 33.230 euros. A campanha de lançamento garante 2.750 euros de apoio à retoma, que podem passar a 4.000 euros caso o financiamento seja feito pela marca. TIAGO BEATO

O novo Civic 1.6 i-DTEC tem preços a partir de 27.300 euros

FOTOS: OFICIAIS/MANUEL PORTUGAL

2

Um olhar ao futuro

O novo SUV da Mitsubishi representa uma nova fase para a marca nipónica, com diversos segredos a revelar em breve

Passaram alguns anos desde que a Mitsubishi apresentou novidades de relevo, mas tudo indica que esta tendência vai inverter-se em breve. Para começar, a marca nipónica já anunciou que será a próxima a integrar a Aliança Renault-Nissan, com toda a sua tradição em provas desportivas e com uma experiência considerável no que diz respeito aos sistemas de tração integral. Além disso, a Mitsubishi é também uma das marcas que mais tem dinamizado o mundo dos veículos híbridos Plug-in e conta ainda com uma presença gigantesca em mercados asiáticos como a China ou a Tailândia. Por todos estes fatores e outros, garantidamente, será a próxima marca a integrar a Aliança Renault-Nissan.

Mas antes disso, há outra novidade importante na marca dos diamantes. Chama-se Eclipse Cross e resulta de um protótipo que conhecemos no Salão de Tóquio no final de 2013, designado apenas por XR-PHEV. Em termos estéticos, as diferenças não são muitas, uma vez que os traços de Tsunehiro Kunimoto – antigo designer da Nissan e com diversos modelos no seu currículo – foram mantidos quase na íntegra, ajustando apenas algumas proporções ao mundo real, como a dimensão das jantes, por exemplo.

No interior, o espaço disponível é razoável e deixa os ocupantes dos lugares traseiros bastante à vontade, ao limitar um pouco a regulação longitudinal dos assentos dianteiros. O monitor existente no topo da consola assume o protagonismo e pode ser comandado através do comando tátil semelhante ao da Lexus existente entre os assentos dianteiros, junto do comando da caixa.

A única motorização disponível para o Eclipse Cross, por enquanto, será o bloco de 1,5 litros a gasolina com uma potência máxima de 163 cavalos, que estará disponível em versões de tração dianteira ou integral. Mais tarde, mas ainda este ano, chegará uma versão equipada com um motor diesel

A estética do Eclipse Cross não se afasta muito do *concept* de que deriva

Linhas mais arrojadas e muito vincadas no novo SUV da Mitsubishi

UM POUCO DA HISTÓRIA DO XR-PHEV

O projeto do Eclipse Cross começou a ser visível em outubro de 2013, no Salão de Tóquio, com a apresentação do XR-PHEV Concept. Em março de 2015, foi mostrada uma segunda versão deste protótipo em Genebra, o mesmo salão onde, dois anos mais tarde, seria apresentada a versão final de produção, já com o nome Eclipse Cross. Em outubro de 2017 iniciou a sua produção e as vendas começam agora.

de 2,2 litros e em 2019 será a vez da opção híbrida Plug-in chegar ao mercado. Esta última foi aquela para a qual este modelo foi desenvolvido e trata-se de um sistema muito semelhante ao já utilizado no Mitsubishi Outlander, que usa uma motorização de dois litros a gasolina e um motor elétrico.

Os preços do novo Mitsubishi Eclipse Cross começam nos 29.200 euros para a versão Intense com caixa de velocidades manual, mas o início da sua comercialização inclui desde logo uma campanha de lançamento, que pode reduzir este valor em cerca de 2.500 euros. Acima desta versão, podemos contar ainda com os níveis de equipamento Instyle e novamente o Intense mas já com a caixa de velocidades CVT. Além destes, está também disponível uma versão equipada com o sistema de tração integral e caixa CVT, que tem a desvantagem de pagar Classe 2 nas portagens, o que não acontece com as versões que incluem apenas tração nas rodas dianteiras. ANDRÉ MENDES

3

Saga Grandland X continua...

Opel apresenta a versão Ultimate, mas ainda não lança o modelo por cá

O carro que completa a oferta SUV da Opel, colocando-se acima dos Crossland X e Mokka X, teve uma receção muito positiva nos mercados em que foi lançado, mas entre esses ainda não está Portugal. A marca decidiu esperar até a novela "Classes de portagens" ter o seu próximo episódio, mas caso isso não aconteça vai tomar as medidas necessárias para a homologação de Classe 1.

Novelas à parte, a Opel apresentou à imprensa o nível de equipamento Ultimate, que se fez acompanhar do motor 2.0 Turbo D com 177 cv, 400 Nm e caixa automática de oito velocidades. Este conjunto propulsor concede ritmos interessantes ao SUV de 4,47 m de comprimento e 1.575 kg – os 100 km/h chegam em 9,1 segundos e a velocidade máxima é de 214 km/h – e consumos reduzidos, com a média anunciada a ficar pelos 4,9 l/100 km.

Esta versão Ultimate inclui imenso equipamento, de onde destacamos os faróis AFL LED, o alerta de colisão com deteção de peões e travagem automática, o sistema de câmaras 360 graus, bancos especiais em pele, Cruise Control inteligente, infoentretenimento IntelliLink Navi 5.0 e muito mais.

Ainda não existem preços para Portugal, mas a sua chegada acontecerá até ao fim do ano. NA

Design segue resto da família Opel

8

Um novo rasgo de personalidade

Fomos tirar as primeiras notas sobre a nova Audi A6 Avant

A Audi mostrou-nos a nova A6 Avant escassas semanas antes da apresentação internacional que irá decorrer no Porto. O desenho exterior acompanha a evolução que aqui mostramos em anterior edição com a berlina, existindo linhas mais fluídas e com particular felicidade no desenho da traseira onde existe maior identidade, com um novo spoiler a acentuar o perfil em cunha. Os contornos dos guarda-lamas e a linha musculada do tejadilho são elementos igualmente em destaque.

O chassis e a suspensão foram redesenhados para proporcionar melhor conforto, espaço e dinamismo. Presente em todas as motorizações (sem diferenças para o sedan) estará um sistema mild-hybrid que aumenta também a eficiência e promete melhores consumos e emissões.

No interior para além de um novo desenho do habitáculo e diferente configuração dos bancos (contribui igualmente para mais espaço) há uma evolução do sistema MMI responsivo ao toque e inteiramente digital. A bagageira passa a oferecer entre 565 e 1680 litros.

Todos os detalhes em próxima edição com o teste dinâmico em solo nacional. PP

O Range Rover PHEV combina um motor de dois litros, quatro cilindros a gasolina com uma unidade elétrica para oferecer uma potência combinada de 404 cavalos

Se o mundo estivesse prestes a acabar, este seria o veículo perfeito para o enfrentar

9

Agora em modo silencioso e mais ecológico

A Range Rover já colocou à prova a sua interpretação do conceito de plug-in híbrido. E fê-lo de forma muito competente!

Os tempos mudam e o Range Rover evolui. Aquele que é muitas vezes considerado um dos melhores automóveis do mundo recebe agora pela primeira vez na história da marca uma solução híbrida plug-in. E continua pronto para provar que em água, montanha ou estrada nada o pode parar... e agora até o faz em modo completamente silencioso e em harmonia com a natureza. Falo do novo Range Rover PHEV que surge com uma imagem renovada mas onde o foco está claramente na nova motorização.

O Range Rover 2.0 Si4 PHEV ou P400e como é oficialmente designado, combina o motor de dois litros, de quatro cilindros em linha, injecção direta e turbo de 300 cavalos com uma unidade elétrica com 85 kW de rendimento, para oferecer uma potência conjunta de 404 cavalos e 640 Nm de binário. A bateria de iões de lítio tem 13,1 kWh de capacidade e quando atinge o máximo da carga permite circular até 51 kms em modo de emissões zero (modo puramente elétrico). O fabricante indica que os testes afiançam consumos de 2,8 litros/100 km e emissões de apenas 64 g/km CO_2. Isto num modelo que pesa 2.509 kg e cumpre os 0 aos 100 km/h em 6,8 segundos, alcançando uma velocidade máxima de 220 km/h. Possui ainda caixa automática de oito velocidades e tração integral permanente.

Estes dados, no papel, fariam do Range Rover o melhor SUV híbrido da atualidade. Mas há mais! Passando do papel literalmente para a água só podemos render-nos à evidência e às vantagens do novo sistema de controlo Terrain Response II. Com 220 milímetros de altura ao solo, capacidade de passagem a vau de 900 mm, 26 graus de ângulo de ataque, 24,6 de saída e 20,1 graus ventral, o novo Range Rover PHEV mantêm todas as capacidades que tornaram o modelo único no segmento, mas agora com uma particularidade. No teste que realizamos numa propriedade privada a sul de Londres, a marca desenhou um percurso com as mais diversas dificuldades (incluindo a passagem de um rio como já perceberam) e o mais espantoso é que isso foi feito em silêncio!

Um interior luxuoso (existe a possibilidade de optar por um chassis longo com imenso espaço para os passageiros traseiros), com o novo Autobiography no topo da oferta, inclui agora um renovado ecrã multifunções e um novo head-up display a cores e imagens mais nítidas.

A versão de entrada (Vogue) tem preço a partir dos 124.668 euros, mas com as capacidades inatas para todo-o-terreno, um comportamento em estrada imperturbável e consumos mais baixos do que os poderosos V8, tornam este modelo um dos mais apetecíveis para o segmento onde se insere. Se não é o melhor, a concorrência terá algumas dificuldades para o provar...

E por falar em V8, na próxima edição não percam o teste em pista e estrada ao outro extremo da oferta da marca, com a apresentação do fantástico Range Rover Sport SVR com motorização V8 5.0 de 575 cavalos. Imperdível!

PAULO PASSARINHO (INGLATERRA)

7

Há um novo foco de luz na Ford

Com uma estética bem inspirada e elevada promessa no campo da dinâmica, o novo Ford Focus prepara-se para surpreender

Vinte anos depois da chegada do primeiro Ford Focus ao mercado, a quinta geração representa a maior evolução de sempre face às antecessoras. Estreando uma nova plataforma (C2) que reduz em média 88 kg de peso, o novo Focus aumentou 18 milímetros no comprimento e viu a distância entre eixos afastar-se 53 milímetros, com claro benefício no espaço interior, e, asseguram os responsáveis da marca, amplas vantagens no domínio da dinâmica. O chassis e a estrutura foram reforçados, com a introdução de maiores quantidades de aços de ultra-elevada rigidez e de alumínio. Estes novos reforços contribuem de igual forma para uma redução de ruído e aumentam a eficácia, melhorando a eficiência energética. Ganhos de 20 por cento em rigidez torsional e 50 por cento em controlo da suspensão são alguns dos focos apontados pelos engenheiros. A suspensão no eixo traseiro recorre a barra de torção nas motorizações mais fracas e passa a multibraços para as versões mais potentes. A gama de motorizações passa a estar orientada com dois 1.5 diesel de 4 cilindros com potências de 95 e 120 cv e com dois tricilíndricos a gasolina 1.0 Ecoboost (85, 100 e 125 cavalos) e 1.5 Ecoboost (150 e 182 cavalos), ambos com tecnologia de desativação de cilindros. A caixa manual de seis velocidades tem agora a companhia de uma nova transmissão automática de oito velocidades (com comando rotativo e patilhas no volante). Novidade passam a ser os modos de condução "Eco", "Normal" e "Sport", acessíveis através de seletor na consola central. Apesar de não indicar valores, a marca avança que segundo as normas WLTP é expectável que o novo Focus possa alcançar uma redução entre 10 a 20 por cento de combustível face à geração anterior.

Para além das valias técnicas, o desenho do novo Ford Focus é claramente mais inspirado e todo o conjunto beneficia de amplas superfícies vidradas para conferir maior luminosidade. Agora passam a existir três carroçarias: cinco portas, carrinha e um novo formato ao estilo *crossover* urbano

A silhueta da carrinha é mais elegante

Lisboa está na moda e as fotos oficiais do lançamento do novo Ford Focus provam isso mesmo

denominado Active (ver caixa). A frente possui as óticas rasgadas e o capot é mais comprido. A bagageira da carrinha vê a sua capacidade crescer até aos 608 litros (em oposição aos 490 l da anterior geração), mas ainda assim consegue ter um desenho bem conseguido. Um sinal de novidade é dado pelo formato dos farolins traseiros em LED e da colocação do nome "Focus" em relevo na porta da bagageira, algo que em breve se irá estender a outros modelos da marca.

No interior o novo Ford Focus está diferente e a primeira impressão é logo dada pela supressão de alguns botões e a presença de um novo ecrã tátil. O espaço é sinal mais na avaliação com particular destaque para um incremento de 56 milímetros de espaço para as pernas nos lugares traseiros.

Com condução prometida para julho, o novo Ford Focus irá com certeza dar muita dor de cabeça à concorrência. PAULO PASSARINHO (LONDRES)

ACTIVE: EM ESTREIA NA GAMA FOCUS UMA NOVA VERSÃO

Quanto chegar ao mercado perto do verão, o novo Ford Focus contará com três carroçarias distintas: cinco portas, carrinha e um tipo *crossover*. Esta última é uma novidade absoluta que transmite ao modelo um novo potencial, pois o Ford Focus Active é um caso sério de design!

O Focus Active conta com proteções de carroçaria em plástico, suspensão mais elevada e vários elementos identificativos da versão, nomeadamente jantes (com pneus de maiores dimensões) e ponteiras de escape específicas. O Active terá mais 30 milímetros de altura ao solo (em oposição às versões ST Line que terão menos 10 milímetros do que as normais de cinco portas), o que, para além de lhe dar uma estética mais radical, permite-lhe aventurar-se em caminhos mais irregulares.

A personalização do Focus terá no Active um bom companheiro, até porque no catálogo passam a existir novas cores para a carroçaria e um maior número de acessórios para auxiliar à evasão.

8

Extremo bom gosto

A nova geração da Volvo V60 chega a Portugal em setembro, mas já pode ser encomendada. Os preços começam nos 43.500 euros

A nova geração de modelos da Volvo tem conquistado diversos novos adeptos por esse mundo fora. Além dos diversos prémios que já recebeu, conta ainda com valores acima dos 14 por cento em termos de crescimento de vendas face ao ano anterior neste primeiro trimestre. É neste contexto que a Volvo nos apresenta a sua nova carrinha V60, depois de já termos conhecido o XC60 e toda a nova família 90.

A nova plataforma SPA (ou Scalable Product Architecture) foi um dos passos chave para o desenvolvimento de novos modelos e é também esta plataforma que serve de base à nova carrinha V60. Em termos estéticos, os detalhes mais modernos dos modelos recentes da Volvo têm recebido diversos elogios, mas no caso da nova V60 todos estes detalhes parecem fazer ainda mais sentido em termos de proporção, especialmente quando a vemos ao vivo pela primeira vez.

No habitáculo, a imagem de família é facilmente reconhecida de modelos como a V90, por exemplo, e também neste modelo há uma grande aposta em termos de versatilidade e simplicidade de utilização, com uma forte preocupação em termos de conectividade com o mundo que rodeia a V60.

No capítulo da segurança, a nova carrinha da Volvo não poderia dispensar todos os sistemas que a marca tem vindo a desenvolver ao longo dos últimos anos, mas também inclui alguns que são uma novidade absoluta. Entre estes está o novo sistema que consegue detetar o movimento dos veículos em sentido contrário, prevendo uma possível saída de faixa e uma eventual colisão frontal, tendo capacidade para atuar nos travões e conseguir minimizar os danos, ou mesmo evitar um acidente.

O início da comercialização da Volvo

Visual semelhante e igualmente cativante ao dos Volvo mais recentes

A nova geração da Volvo V60 rompe totalmente com a sua antecessora e parece levar ao extremo o bom gosto em termos de desenho que temos vindo a conhecer nos modelos mais recentes da Volvo

V60 está agendada para setembro, mas as encomendas já estão disponíveis em qualquer concessionário da marca. Para o mercado nacional, a entrada de gama será a versão D3 com o nível de equipamento Kinetic e caixa manual por 43.500 euros, mas no que diz respeito a motorizações diesel também está disponível a opção D4 com o nível de equipamento Momentum, com caixa manual, por 48.760 euros. Nas opções a gasolina, os preços começam nos 57 mil euros da versão T6 com caixa automática e com o nível de equipamento Momentum, mas também está disponível a opção T8 Twin Engine, Plug-In Hybrid com um preço estimado a rondar os 60 mil euros. De resto, a Volvo mantém a promessa de eletrificar todos os seus modelos até 2019, o que inclui duas opções híbridas para a gama V60 com uma potência combinada entre os 340 (T6 Twin Engine) e os 390 cavalos (T8 Twin Engine), mas o primeiro ainda não tem data de chegada definida.

A nova gama V60 da Volvo vai também incluir versões mais apelativas para o mundo das frotas, tendo dado como exemplo uma versão D3 Business Edition por um valor inferior aos 35 mil euros. Para este modelo, a marca também está a apostar numa nova forma de utilizar um carro, através do serviço Care. Este faz com que possa ter acesso a uma Volvo V60 pagando apenas uma prestação mensal, de uma forma simples e sem complicações, tal como ter um telemóvel, como se pode ler no comunicado da Volvo. ANDRÉ MENDES

9

A Mini aposta na imagem da Union Jack, a bandeira inglesa, como identidade

Reino Unido

O Mini Cooper foi renovado e surge com identidade vincada à sua origem

A Mini está apostada no reforço da imagem em torno das suas orgulhosas raízes. A geração de 2018 do novo Mini Cooper é exemplo dessa estratégia, que se inicia desde logo pelo próprio símbolo da marca, agora ligeiramente mais curto, ficando com uma estética mais moderna.

Para explorar também essa nova identidade, os inovadores faróis Matrix LED dianteiros recebem a companhia de elementos traseiros com as linhas da Union Jack, a bandeira inglesa, estilizada em duas partes e envolvida por um aro. No interior são inúmeras as possibilidades de personalização, com o friso inferior do painel de instrumentos e os apoios de braços disponíveis em novas cores e texturas. Está também prevista, como opcional, a personalização da lateral direita em frente ao banco do passageiro, com integração de elementos em Piano Black e retroiluminados com a bandeira estilizada.

Com motores TwinPower Turbo de 1,2, 1,5 ou 2,0 litros e 3 ou 4 cilindros, o Mini tem ainda uma nova caixa de 7 velocidades Steptronic com embraiagem dupla para o Cooper S e uma caixa automática Steptronic de 8 velocidades para o SD e o JCW.

Já conduzimos esta nova geração, em coupé e cabrio (veja a próxima edição) com comportamento "Go-Kart Feeling" melhorado, que está disponível em Portugal a partir de 20.500 euros.

PAULO PASSARINHO

10

Um Lamborghini longe da estrada a alta velocidade? Sim, é o Urus!

Lamborghini Urus acelera até ao mercado português

Se acha os outros SUV atuais fraquinhos, eis o carro para si. Vai deixar todos para trás...

O potente SUV criado pela marca italiana com sede em Sant'Agata Bolognese foi apresentado em solo nacional no início de abril, e já está disponível para encomenda.

Com pormenores de design inspirados no seu antecessor espiritual, o famigerado LM002, o Lamborghini Urus conta com os habituais elementos hexagonais dos irmãos mais baixos e muitos ângulos e vincos que conseguem mascarar a considerável corpulência deste carro. No interior, destaque para a qualidade dos materiais, com pele, Alcantara, madeira, alumínio e carbono, para a montagem exímia de tudo e para a tecnologia, como os três ecrãs de generosas dimensões (um toma o lugar do painel de instrumentos, o outro é o típico ecrã central de consola e o terceiro permite ajustar os sistema de climatização e conforto).

Visto tratar-se de um veículo com génese hiperdesportiva, usa um motor V8 com dois turbos e 3.996 cc que produz uns impressionantes 650 cv às 6.000 rpm e debita 850 Nm de binário máximo entre 2.250 e 4.500 rpm, o que faz com que este SUV com mais de 5,10 m de comprimento, 2,15 m de largura e 2.200 kg atinja os 100 km/h em 3,6 segundos. A velocidade máxima é de 305 km/h. Os travões carbocerâmicos tratam da travagem.

A assegurar as capacidades dinâmicas do Urus em estrada, e as aptências todo-o-terreno, a Lamborghini dotou o seu SUV com o mais avançado sistema de tração integral e distribuição de binário, suspensão pneumática e seis modos de condução que se adequam, portanto, a qualquer tipo de cenário encontrado pelo seu condutor.

Assim, fica apenas a faltar o preço: 268.570 euros. NUNO ASSUNÇÃO

Tema hexagonal continua no interior do Urus. Qualidade irrepreensível

FOTOS: OFICIAIS

Admissão

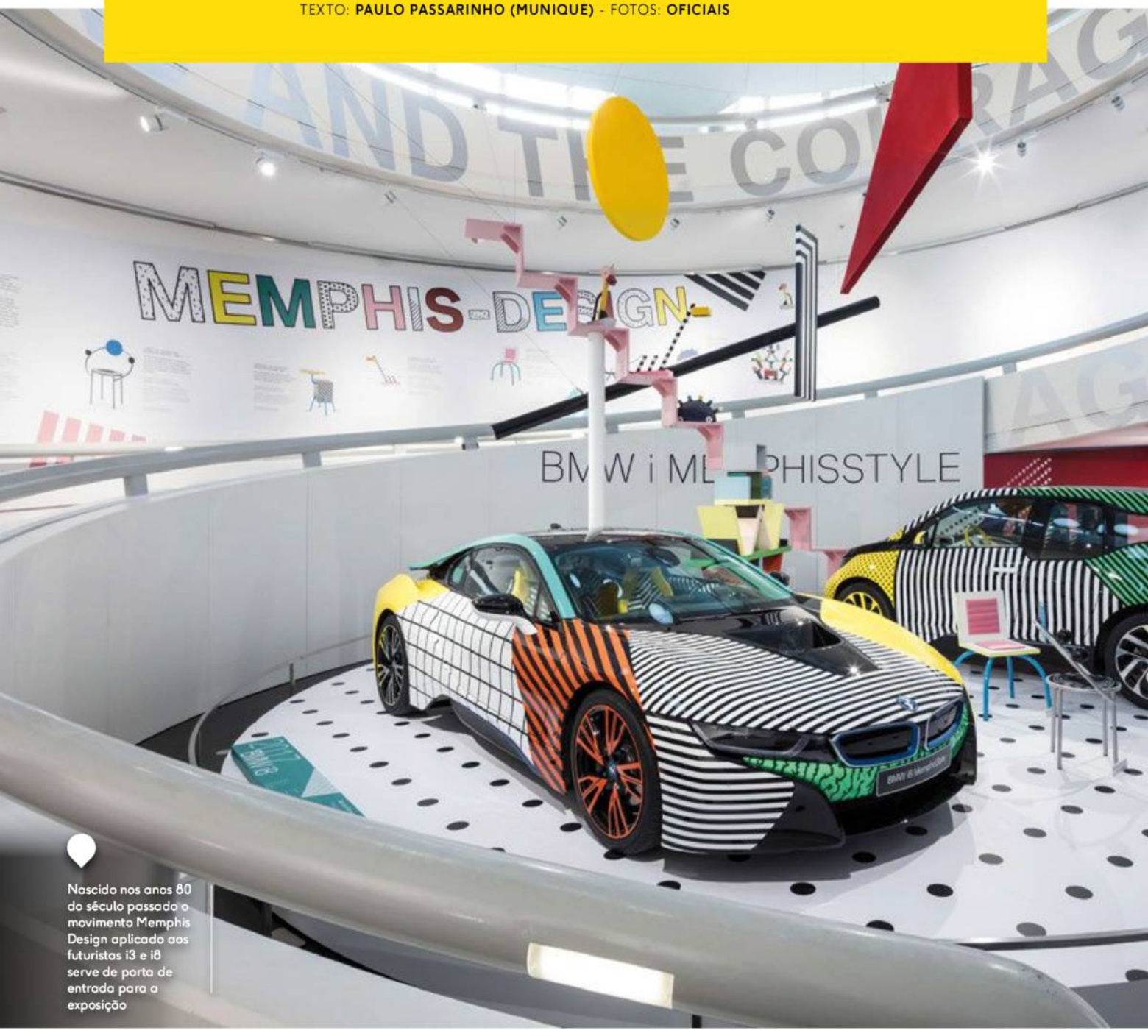
Metal. Caras. Rétro. Entretenimento. **Cultura.** Todos os meses

EXPOSIÇÃO

Visão de futuro

A BMW ABRIU AS PORTAS DO SEU MUSEU A UMA EXPOSIÇÃO SOBRE MOBILIDADE VISIONÁRIA

TEXTO: **PAULO PASSARINHO (MUNIQUE)** - FOTOS: **OFICIAIS**



Nascido nos anos 80 do século passado o movimento Memphis Design aplicado aos futuristas i3 e i8 serve de porta de entrada para a exposição

O pacote de baterias de um BMW i3

Maquete de cidade conectada com serviços de parque e partilha

A história dos materiais e da sua utilização serve também para perceber de que forma os mesmos evoluem rumo a um futuro mais sustentável e com menores índices de desperdício.

Miniatura de um veículo elétrico com mais de 100 anos

Uma visão das opções do passado e propostas de futuro, uma estratégia delineada com interação de vários agentes, ação imediata e decisões concretas rumo à mudança necessária para um futuro mais sustentável, eletrificado e com mobilidade total. Este é o mote da exposição "BMW i. Visionary Mobility" que abriu portas, no Museu da BMW em Munique, no passado dia 23 de março e que se irá prolongar até setembro do próximo ano. Fomos visitar a exposição e descobrir qual o futuro que os engenheiros e responsáveis da BMW idealizam e de que forma nos iremos posicionar num mundo cada vez mais conectado.

À entrada da exposição os visitantes são primeiro brindados com um BMW i3 e BMW i8 sob a égide do movimento Memphis Design, nascido nos anos 1980, cuja característica é a provocação visual usando cores fortes que ilustram a libertação do design no que se refere à estética. Não podiam estar mais à altura estes dois ícones da marca bávara. Depois, ao longo de 30 pontos de exploração, divididos em cinco temáticas, numa passagem em espiral que culmina num amplo espaço superior, a exposição mostra, pela primeira vez debaixo do mesmo tecto a história, o presente e o futuro da mobilidade.

A exposição assenta em três pilares essenciais. Por um lado presta um digno tributo ao legado histórico da marca no que respeita à busca pela performance e na constante inovação que levou ao surgimento de produtos tão distintos como o i3 e o i8. Por outro lado, a exibição transporta-nos no tempo para observarmos de que forma evoluíram os conceitos de eletrificação e mobilidade. Para o final fica reservada a futurologia. Não na perspetiva dos carros sem rodas a voar sobre a cidade e de elementos mecânicos que operam apenas sob o comando da nossa mente, mas de aspetos de funcionalidade e sustentabilidade cada vez mais tangíveis.

A exposição desenvolvida pela BMW cruza os temas da mobilidade, materiais e da eletrificação de forma sublime. Há um legado de veículos elétricos (a BMW não renegou os pioneiros e mostrava exemplos do que outras marcas fizeram ao longo dos anos), que começa por exemplo no BMW 1602 utilizado nos Jogos Olímpicos de Munique, carro que na verdade existia em mais do que um

O concept i Vision Dynamics surgiu no Salão de Frankfurt em 2017 e revela parte da estratégia elétrica da BMW para os próximos anos

Chassis e carroçarias com utilização de materiais mais leves são o futuro

"A sustentabilidade é um dos pontos mais focados na exposição com uma zona especial dedicada"

exemplar exatamente igual para poderem circular sempre no momento em que o outro estava a carregar as baterias; passa pelo E1 cuja forma já deixava antever um futuro citadino elétrico, até aos atuais representantes da insígnia BMW i.

A sustentabilidade é um dos pontos mais focados na exposição com uma zona especial dedicada aos materiais e arquitetura dos modelos. A introdução de modelos elétricos, a forma como as baterias evoluíram e qual o destino que as mesmas podem ter em termos de reaproveitamento, como por exemplo na utilização como suporte a acumuladores de energia para a área da indústria. Cruzando o caminho do tempo, na exposição "Visionary Mobility" é possível perceber de que forma a pesquisa pelos melhores materiais para o desenvolvimento do BMW i3, por exemplo, permitiu obter produtos e peças ecologicamente mais favoráveis. O BMW i3 é justamente o centro de toda esta área e serve como objeto dissecado ao pormenor para mostrar tudo o que se alcançou. A estrutura em alumínio e a utilização do carbono, a

presença de elementos plásticos oriundos da reciclagem de garrafas, a utilização de fibras orgânicas obtidas através de métodos ambientalmente positivos, entre outros. Neste espaço é possível tocar em alguns materiais e perceber a forma como foram integrados no modelo. Este é um espaço onde se começa na pesquisa de materiais, percebe-se de que forma são usados, onde e como são utilizados e depois de que forma voltam a poder ser aproveitados naquilo que seria um fim de vida, mas que a BMW pretende que se torne um ciclo de vida.

A exposição continua focando temas como a vida urbana, as novas necessidades de conectividade e as exigências da sociedade das mega-cidades. A análise da evolução das emissões ao longo do tempo (e não apenas do veículo automóvel) tem sido fundamental para apresentar propostas que visam reduzir a nossa pegada ecológica ao mesmo tempo que nos deixa mais perto da natureza. Também a constante monitorização do nível de vida dos seres humanos, a forma como vivemos e todas as exigências do nosso dia-a-dia são devidamente acompanhadas com gráficos que pretendem mostrar de que forma iremos encarar as necessidades de mobilidade e conectividade do futuro.

Exemplos que já hoje são um realidade, como a utilização de simples aplicações de telemóvel para pesquisar um parque de estacionamento, ou como forma de partilhar um transporte com outros utilizadores, eram claramente uma visão distante há relativamente poucos anos.

Os desenvolvimentos da BMW neste campo são devidamente evidenciados, com os serviços BMW Connected em destaque. Há ainda vários locais onde o visitante é convidado a perceber a evolução da inteligência artificial e de elementos que já hoje fazem parte da conectividade que não prescindimos como os sistemas Alexa, Hey Google e outros.

O BMW E1 surgiu em 1991 e antecipava um primeiro estudo para um veículo citadino elétrico que mais tarde evoluiu para o i3. Já o conceito da moto C-Evolution ia mais longe ao juntar a mobilidade oferecida pelas duas rodas à eficiência da poupança energética.

Se o Batman tivesse que escolher um, adivinhem qual destes seria?

Em cima, um conceito de ambiente a bordo revelado no CES em 2017

"A completa integração dos sistemas de apoio ao nosso dia-a-dia será evidente"

A exposição termina com um vislumbre do futuro. A plataforma final é justamente denominada de "mobilidade visionária" – a expressão que dá nome à exposição. É aqui que o Grupo BMW revela de que forma se está a preparar para o futuro. Não é inocente a presença dos protótipos que deram origem ao i3, i8 e um mais curioso dedicado ao hidrogénio. Mas o ponto final é dado pelo fantástico estudo de ambiente que já tínhamos observado no CES Las Vegas em 2017, que pretende desafiar a mente dos utilizadores para um futuro onde a condução autónoma, de veículos eletrificados e amigos do ambiente, será uma realidade, a completa integração dos sistemas de apoio ao nosso dia-a-dia será evidente e a mobilidade poderá ser partilhada.

Curiosamente numa exposição que leva o visitante a embrenhar-se por completo no passado, presente e futuro, não estavam em exibição nenhum dos concept car desenvolvidos para o projeto centenário BMW Next 100 Years. Com o mesmo bilhete, o visitante pode aceder ao restante museu da BMW e investir mais um par de horas num dos mais belos espaços de exposição da marca cada vez mais reconhecida pela inovação, tecnologia e performance. O futuro pode ser elétrico, mas o futuro será sempre feito de emoção, lê-se a certa altura numa placa no espaço. Lá estaremos nesse futuro. TG

A exposição "BMW i. Visionary Mobility" estará patente ao público no Museu BMW, junto ao complexo de vendas e exposições Welt, situado na base do icónico edifício "quatro cilindros" a sede da marca em Munique, na Alemanha, até ao mês de setembro do próximo ano.

ANTÓNIO COSTA

VAMOS DAR GÁS!?

Com tanta pressão para banir as motorizações diesel é normal que construtores e clientes apontem agulhas para as versões a gasolina

Se é cada vez mais fácil optar por este combustível, dada as ofertas em todos os segmentos, a ampla disponibilidade e dada a pressão "ambiental", por outro, o custo por litro de gasolina no nosso país continua elevadíssimo, colocando uma maior pressão na economia de famílias e empresas.

Sempre foi assim e, infelizmente continuará a ser, contudo há uns anos era ponderada outra possibilidade. Após um estudo da viabilidade para instalar um sistema de gás petróleo liquefeito (GPL), muitas famílias optavam por esta solução... Hoje praticamente não ouvimos falar desta solução... O que mudou?

Basicamente, foi a tecnologia de injeção dos motores a gasolina! Com passagem de indireta para a direta, os motores a gasolina tornaram-se quase incompatíveis com a aplicação do sistema de GPL, não por impossibilidade de instalação física, mas porque as consequências do funcionamento poderiam ser catastróficas. Os blocos a gasolina menos recentes recorrem à injeção indireta, ou seja, os injetores de gasolina encontravam-se na conduta de admissão à entrada do cilindro, o mesmo local onde podem ser aplicado os injetores de GPL. Assim, mediante determinadas condições, a gestão do GPL cortava o fornecimento de gasolina, passando o funcionamento para 100% a gás. Com a passagem dos injetores a gasolina para dentro da câmara de combustão (injeção direta) com o objetivo de melhorar a queima, reduzir as emissões e controlar maelhor os consumos, os bicos dos injetores estão em contacto direto com a explosão, o que os leva a atingir temperaturas elevadas. No funcionamento normal, esta situação não é problemática pois a gasolina que passa pelos injetores ajuda-os a arrefecer.

Se aplicássemos um tradicional sistema de GPL e com a passagem a 100% deste combustível, o corte da injeção a gasolina iria levar a um sobreaquecimento dos bicos dos injetores e poderia levar ao seu colapso. Este tem sido o maior desafio que o GPL tem enfrentado.

Uma forma de contornar este problema é manter os injetores a gasolina arrefecidos através de pequenas injeções de gasolina, mas aí estávamos a diminuir a eficiência do sistema de GPL, aumentando os custos de utilização por uma utilização mista de GPL e gasolina. Por tudo isto, acresce o controlo do sistema de GPL em consonância com a gestão do motor de forma a coordenar a carga do motor, as rotações por minuto, as temperaturas, a mistura de combustíveis, os tempos e quantidades de injeção de cada sistema, etc. E tudo isto de forma a manter o funcionamento do motor sereno, com uma combustão o mais perfeita possível... Como pode imaginar, não é uma tarefa fácil.

À complexidade de controlo acresce a dificuldade de lubrificação, uma vez que o GPL é considerado um combustível "seco". Todas estas dificuldades têm "abrandado" o desenvolvimento e a aplicação desta tecnologia, mas existem soluções desenvolvidas quer por construtores automóveis, quer por empresas especializadas nos sistemas de GPL.

Um exemplo da oferta dos sistemas bifuel (GPL e gasolina) são os das marcas Dacia, Opel, Alfa Romeu, Fiat, Hyundai e outras que oferecem alguns modelos já instalados de fábrica.

Esta situação problemas/vantagem não é exclusiva do GPL, alargando-se às aplicações a gás natural comprimido (GNC). Este combustível alternativo apresenta já alternativas viáveis, mesmo aliadas a sistemas de injeção a gasolina direta, como por exemplo o bloco TGI do grupo Volkswagen. Apesar de também ser um gás, é um combustível totalmente diferente do GPL à semelhança do que acontece com a gasolina e o gasóleo – são ambos líquidos, mas totalmente diferentes. Por exemplo, a pressão de armazenamento no GPL ronda os 8 bares, mas no GNC ronda os 200 bares, o que exige depósitos mais espessos com uma composição também totalmente distinta, entre outros aspetos.

Existe potencial de crescimento destes combustíveis alternativos, em especialmente do gás natural pelo seu custo por quilograma, pelas reduzidas emissões e (muito importante) pela sua abundância, pois o gás utilizado nos veículos com este sistema é o mesmo que utiliza, provavelmente, em sua casa, apenas sendo mais comprimido.

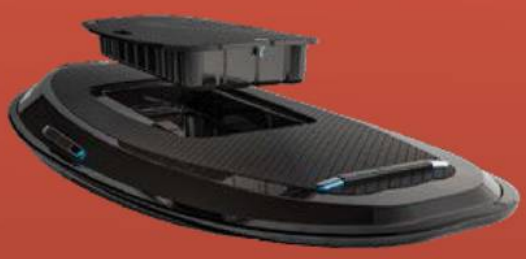
Em conclusão, a tecnologia existe e está bem desenvolvida, mas precisa de uma rede de abastecimento capaz – apenas 9 postos de abastecimento público no nosso pais... É uma questão de a indústria "dar gás" a esta ideia.

GADGETS

SOBRE A ÁGUA

MANTA5 HYDROFOILER Lamento, Jesus, andar na água afinal é fácil. A Manta5 é uma bicicleta híbrida tipo hidrofólio que lhe permite pedalar ao longo de um corpo de água. Com um motor elétrico de 400 W que auxilia a locomoção e um quadro em alumínio vindo da aeronáutica, o Manta5 tem dois hidrofólios em fibra de carbono que podem ser usados em vários locais – lagos, rios – mesmo com ondas. Cada carga de bateria tem autonomia para uma hora. A bicicleta é desmontável, o que facilita o transporte. **Preço sob consulta; manta5.com**

MYCANOE
A MyCanoe é uma canoa articulada que pode ser montada em 10 minutos. Excelente ideia para quem não gosta de estragar as linhas do carro com barras de tejadilho. Tem 4,5 m e dois lugares, e é dobrada numa caixa de transporte. **€ 1.040; oricanoe.com**



G2X JETBOARD
Esta prancha de surf elétrica não precisa de ondas nem vento, nem de mudanças de óleo – atinge 58 km/h em água com apenas eletricidade. A bateria carregada tem autonomia para 45 minutos e a G2X pesa 40 kg. **€ 9.900; radinn.com**

RELÓGIOS DO MÊS

SWATCH PNEUMATIC

Quando falamos deste escalão de preços, um Swatch é uma aposta segura. Da coleção de verão deste ano, o Pneumatic recebe uma bracelete em silicone com padrão estilo pneu e um mostrador grande com grandes números amarelos. A caixa é de plástico. O mecanismo é de quartzo, mas isso não importa! É suficientemente barato para comprar vários e usar uma cor diferente cada dia da semana. **swatch.com; € 105**

TAG HEUER FORMULA ONE ASTON MARTIN

A Aston e a Tag começaram a colaborar e este será certamente o primeiro de muitos relógios de inspiração Aston. Este tem mecanismo de quartzo (pelo que deve ter um preço razoável). **tagheuer.com; Preço n.d.**

RICHARD MILLE RM 11-03 McLAREN AUTOMATIC FLYBACK CHRONO

O primeiro relógio a sair da parceira da McLaren com a RM é... arrojado. O 11-03 é uma edição limitada a 500 peças revestidas a algo chamado Carbon TPT. Uau! **richardmille.com; € 155.569**

CITIZEN WORLD PERPETUAL AT

É um bom relógio para quem viaja muito. Usa "Sincronização Atómica à Distância" para mostrar a hora em 26 fusos horários diferentes, e ainda um calendário perpétuo. E nem sequer é muito caro. **citizenwatch.com; € 425**

CHOPARD MILLE MIGLIA RACING COLOURS

Para comemorar os 30 anos da parceria com as Mille Miglia, a Chopard lançou cinco relógios de edição limitada com as cores nacionais de cinco países. O que aqui vê é o amarelo Speed Yellow. **chopard.com; Preço n.d.**

testes

Leia já os ensaios mais relevantes realizados este mês

EM TESTE

Ford **Fiesta**
p37

Honda **Civic**
p38

Mercedes **E Cabrio**
p40

Jaguar **XF Sportbrake**
p42

BMW **Série 6**
p44

Racional com gosto

Skoda Karoq 1.6 TDI Style
€ 33.886

DESTAQUE: O SKODA KAROQ É UMA DAS ESCOLHAS MAIS ACERTADAS NO COMPLICADO E EXIGENTE MUNDO DOS SUV

A Skoda enriqueceu a sua gama de SUV com o Karoq. Depois de termos conhecido o Kodiaq de sete lugares com espaço para quase tudo a bordo, o novo modelo é claramente mais compacto e comedido em termos de dimensões. No entanto, mesmo com um comprimento abaixo dos 4,4 metros, o pequeno Karoq parece oferecer mais espaço do que poderíamos pensar inicialmente.

A carroçaria é bem proporcionada e oferece traços bem vincados e a imagem de família mais recente. As luzes de condução diurna não se excedem no arrojo como aconteceu com o Octavia e de uma forma geral foi conseguido um bom compromisso entre proporções e estética. A bordo isso é ainda mais óbvio. Há espaço para cinco adultos sem grandes dificuldades e espaço para quase toda a bagagem que possam transportar graças a uma bagageira com uma imensa volumetria acima dos 500 litros. Além da capacidade, este espaço também conta com alguns ganchos mais robustos e capazes de prender mochilas ou outros objetos e nem sequer falta o chapéu de chuva, que já temos encontrado nos modelos mais recentes da marca, ou recantos destinados a objetos mais pequenos.

Nos lugares da frente, a imagem também tenta fugir ao visual mais antiquado de modelos anteriores, através de alguns componentes em preto brilhante e alguns frisos em cinzento apenas para criar um pouco de contraste. Na unidade ensaiada estavam presentes os assentos desportivos (um opcional de 300 euros) com

uma decoração em tons de vermelho, que oferecem uma posição de condução melhorada e com mais apoio lateral, mas também deixam o habitáculo com um toque mais desportivo.

Apesar disso, o elemento que capta mais a atenção é o monitor existente no topo da consola central, que já inclui o grafismo mais recente dos modelos da Skoda, além das mais variadas funções de conectividade. É através deste que podemos consultar a meteorologia para os próximos dias, ou escolher o caminho para casa com menos trânsito, mas também ouvir as *playlists* que temos no telemóvel, ouvir rádio ou ajustar um número infindável de configurações que deixam o Karoq mais ao nosso gosto.

Outra das vantagens do Skoda tem a ver com as soluções Simply Clever que a marca até usa como o seu principal lema. Um pouco por toda a parte, há soluções que nos ajudam a simplificar a vida, desde alças para cabides, espaços de arrumação um pouco por toda a parte e que podem mudar de formato

consoante nos dê mais jeito, tal como acontece com o interior da consola entre os assentos, e até o habitual raspador de gelo com lupa incorporada que habita no interior da tampa de abastecimento de combustível.

Para a gama Karoq, a motorização diesel mais acessível é a de 1,6 litros com 116 cv de potência, que pode ser disponibilizada com uma caixa manual de seis relações, como na unidade ensaiada, ou com a automática DSG de sete. Com a manual, tal como pudemos testar, o Karoq não desilude em termos de ritmo e tem a vantagem de nos ajudar a obter médias de consumo bastante comedidas, mesmo quando não estamos a fazer por isso. O valor final do nosso ensaio, com o parcial dos quilómetros acima de 700, foi de 6,1 l/100 km, e incluiu percursos fora de estrada com um ritmo acima do que seria ideal, mas que nos comprovou que este SUV é um daqueles que não se importa nada de andar em asfalto ou fora dele sem prejudicar gravemente o ambiente a bordo. No entanto, em algumas deslocações com mais quilómetros de estrada e autoestrada, não foi difícil deixar a média mais próxima dos cinco litros.

Com o nível de equipamento Style, o Skoda Karoq 1.6 TDI de 116 cavalos fica com um preço de 33.886 euros, mas com os extras presentes na unidade ensaiada, este valor pode superar facilmente a fasquia dos 37 mil euros. A versão Style já inclui equipamentos como o sistema de iluminação em LED, a câmara de estacionamento traseira, o ar condicionado automático, os sensores de estacionamento à frente e atrás, o sistema de navegação Amundsen e diversos outros. No entanto, com os extras adicionados, o Karoq que vê nas fotos passou a incluir a navegação mais completa Columbus, os assentos desportivos, a ligação por Bluetooth com WLAN e carregamento por indução, e até umas jantes de liga leve com diâmetro de 18 polegadas que compõem a estética do Karoq da melhor forma.

O novo SUV da Skoda é o mais pequeno da gama, uns centímetros abaixo do Kodiaq de sete lugares. O Karoq terá sempre uma lotação de cinco lugares e pagará sempre Classe 1 nas portagens (apesar de suscitar algumas dúvidas), mas tem um tamanho suficiente e espaço a bordo para ser o carro principal "lá de casa". ANDRÉ MENDES

Bom ambiente a bordo, mais qualidade e muito espaço disponível

FICHA TÉCNICA

1.598 cc, 4 cil., tração dianteira, 116 cv, 250 Nm

5,0 l/100km, 118 g/km CO_2

0-100 km/h em 10,7 s, 188 km/h

1.426 kg

VEREDICTO: O Karoq conta com uma versatilidade elevada e tem no motor 1.6 TDI de 116 cavalos um dos seus principais trunfos.

7 10

O mais distinto

Ford **Fiesta 1.5 TDCi Vignale**

€ 24.967

DESTAQUE: O VIGNALE REPRESENTA A VERSÃO TOPO DE GAMA DO FIESTA

A introdução da nomenclatura Vignale nos modelos da Ford teve como objetivo criar uma linha de modelos onde o luxo e o requinte fossem uma nova realidade, a par da presença de uma superior dotação de equipamento. A unidade Fiesta aqui em teste tem tudo isso e junta ainda a interessante motorização 1.5 TDCi de 120 cavalos de potência, para se tornar um dos mais completos conjuntos da gama.

Foquemo-nos nos acessórios específicos Vignale. Diferenciador de outros níveis de equipamento, os para-choques dianteiro e traseiro possuem aplicações em alumínio acetinado (um exclusivo desta), sendo que na dianteira a grelha recebe um friso em alumínio acetinado. A cor do modelo denomina-se "Milano Grigio" e trata-se de uma pintura metalizada opcional, presente não apenas na carroçaria, mas também nas capas dos espelhos retrovisores (que são elétricos, rebatíveis e aquecidos de série). No exterior pontuam ainda de forma interessante as jantes Vignale em liga leve de 18 polegadas com oito raios. Já no habitáculo, as embaladeiras nas portas dianteiras têm gravação exclusiva com o nome Vignale, os estofos são parcialmente forrados a couro e os tapetes também possuem a identificação específica. Para além dos elementos-chave Vignale, esta unidade está ainda repleta de equipamento tecnológico e de apoio à condução, como é o caso do assistente de arranques em subida (HLA) e assistente de manutenção em faixa, entre outros. Numa unidade onde nem o teto panorâmico elétrico, câmara de visão traseira e sistema de navegação Premium Bang & Olufsen, faltam, o preço de cerca de 25 mil euros parece correcto.

Se pretende um carro espaçoso, bem equipado e com uma dinâmica e conforto assinalável, esta poderá muito bem ser a sua melhor aposta neste patamar. PP

A elevada dotação de equipamento quase faz esquecer as boas potencialidades do motor 1.5 TDCi

FICHA TÉCNICA

- 1.499 cc, 4 cil., tração dianteira, 120 cv, 270 Nm
- 3,5 l/100 km, 89 g/km CO_2
- 0-100 km/h em 9,0 s, 195 km/h
- 1.188 kg

VEREDICTO: O mais distinto e luxuoso modelo da família Fiesta junta-se ao motor diesel mais interessante para assegurar um bom conjunto.

7 / 10

FOTOS: PEDRO M. BARREIROS

Alternativa à carrinha?

Honda **Civic Sedan 1.5 VTEC Turbo**

€ 28.350

DESTAQUE: UM VISUAL MAIS ELEGANTE E CONSERVADOR, COM O OBJETIVO DE SE TORNAR UMA ALTERNATIVA À CARRINHA

O início da apresentação da nova geração do Honda Civic deixou-nos um pouco tristes logo no início do evento, assim que nos foi dito que a marca tinha decidido não renovar a carrinha desta gama. Para compensar, ia fazer regressar alguns formatos em falta, como esta versão de quatro portas.
Só que para uma marca que sempre batalhou por ficar mais próxima dos consumidores europeus, é difícil entender porque é que não vai fazer regressar o segundo formato mais desejado da atualidade (o primeiro é claramente o dos SUV) e seguir antes as tendências que parecem estar mais de acordo com o outro lado do globo.

Apesar disso, o novo Honda Civic de quatro portas tem alguns trunfos na manga que poderão fazer com que não fiquemos tão tristes. É verdade que muitos condutores ainda gostam de carrinhas, mas também é verdade que a nova tendência dos coupés de quatro portas tem vindo a crescer em termos de vendas. Este novo Civic, apesar de se tratar de um modelo de três volumes com um compartimento de carga praticamente independente do habitáculo, conta com um desenho mais conservador e mais elegante que a opção mais jovem e desportiva de cinco portas. A linha do tejadilho é mais prolongada e deixa o terceiro volume da carroçaria mais integrado no conjunto, escondendo até o comprimento máximo que chega agora aos 4,65 metros.

Tudo isto faz com que os maiores benefícios deste modelo tenham a ver com o aumento de espaço a bordo, o que já pisca o olho a quem ainda está a pensar na carrinha. Continuam presentes cinco lugares a bordo,

mas quem viaja lá atrás tem agora bastante mais espaço para as pernas. E se a altura de cada um dos passageiros não for demasiado acima da média, a distância da cabeça até ao tejadilho também não inspira grandes cuidados. Só falta mesmo a bagageira. Este ponto será sempre limitado pelo formato da carroçaria, mas descobrimos um acesso à bagageira com uma abertura bastante ampla e um compartimento com uma capacidade acima dos 500 litros, o que chega a ser superior a algumas carrinhas, e com uma dimensão generosa de profundidade e largura, o que permite a arrumação de objetos de tamanho mais generoso.

Para deixar a estética num patamar ainda mais sóbrio, a grelha dianteira, os puxadores das portas e as molduras das janelas são agora cromados e a única motorização disponível, para já, será este bloco de 1,5 litros a gasolina com 182 cavalos de potência. Está longe das prestações de um Type-R, como é óbvio, mas com um binário de 240 Nm, disponível logo a partir das 1.900 rpm e de uma forma constante praticamente até ao regime em que atinge o valor máximo de potência, o Civic 1.5 Turbo oferece uma boa resposta ao acelerador e uma dinâmica bastante apurada, fruto, essencialmente, de um baixo centro de gravidade, de boas ligações ao solo e um peso reduzido.

Uma bagageira enorme e muito espaço nos lugares traseiros

Os preços da versão de quatro portas do Honda Civic começam nos 28.350 euros da versão Comfort. Mas a que vê nas imagens e que tivemos oportunidade de ensaiar não é essa. É a Executive, a mais equipada de todas, que tem um preço base de 33.750 euros. Se optar pela caixa automática CVT de variação contínua, ainda é necessário somar dois mil euros a este valor, mas não o faça. A manual é muito precisa e mais desportiva. Finalmente, resta saber se deseja adicionar algum extra ao Civic, mas também lhe podemos desde já dizer que nesta versão Executive não é fácil encontrar algum elemento que não faça parte do equipamento de série. ANDRÉ MENDES

FICHA TÉCNICA

- 1.498 cc, 4 cil., tração dianteira, 182 cv, 240 Nm
- **5,8 l/100 km, 131 g/km CO_2**
- 0-100 km/h em 8,6 s, 210 km/h
- **1.279 kg**

VEREDICTO: Uma estética arrojada e uma preocupação grande com o tema espaço, tanto no habitáculo como lá atrás, na bagageira.

7 10

FOTOS: PEDRO M. BARREIROS

TESTES RÁPIDOS E EFICAZES TG

TEM 60 SEGUNDOS? LEIA ESTES

Mercedes-Benz **S450 Coupé**

Exclusividade, beleza e luxo num coupé de cinco metros com motor nobre, elevada tecnologia e imenso equipamento.

O agradável motor de 3,0 l V6 debita 367 cv de potência e 500 Nm de binário, possuindo um comportamento muito suave e progressivo.

A renovação do Classe S incluiu novas óticas traseiras com LED orgânico, jantes com novo desenho e mais tecnologia a bordo.

O espaço a bordo do Mercedes-Benz S450 Coupé é referencial, tal como o conforto, quer interior, quer de rolamento.

Motor: 2.998 cc, V6, tração traseira, 367 cv, 500 Nm Performance: 8,9 l/100 km, 204 g/km CO_2, 0-100 km/h em 5,5 s, 250 km/h Peso: 2.050 kg Preço: € 132.300

Mercedes-Benz **V250d**

O Mercedes-Benz Classe V é a alternativa aos monovolumes e agora até consegue ser mais divertido de conduzir.

Com oito lugares a bordo, o V250d é um daqueles modelos que consegue fazer parte de qualquer família mais numerosa.

Parece um furgão, mas inclui um chassis desportivo e uma capacidade de curvar como poucos neste segmento.

Os custos são mais elevados que o desejado. Além do seu preço, a Classe 2 nas portagens está garantida.

Motor: 2.143 cc, 4 cil., tr. dianteira., 190 cv, 440 Nm Performance: 6,0 l/100 km, 157 g/km CO_2, 0-100 km/h em 9,1 s, 206 km/h Peso: 2.145 kg Preço: € 57.708

Distinto e elegante

Mercedes-Benz **E 350d Cabrio 4Matic**

€ 88.750

DESTAQUE: A VERSÃO DESCAPOTÁVEL DO CLASSE E COM UM DIESEL DE TOPO

A mais recente geração do Mercedes-Benz Classe E conta com um visual muito semelhante ao do Coupé e representa uma incrível evolução face ao seu antecessor. Em termos de dimensões, a carroçaria do novo modelo é maior e o habitáculo bem mais amplo, podendo viajar quatro adultos a bordo sem dificuldades de espaço. O motor V6 de três litros não precisa de muito combustível e é a companhia perfeita para o sistema de tração integral 4Matic, mas também para quem gosta de percorrer diversos quilómetros sem grandes preocupações com o destino. Só é mesmo pena os dias de chuva que teimam em não dar tréguas.

Ainda assim, e com a capota fechada, o Classe E Cabrio assume uma acústica quase perfeita no habitáculo. É claro que nos dias de chuva em que andámos com este modelo não há como esconder os sons da chuva e do vento

Qualidade elevada a bordo, com muitas das soluções que já conhecemos em outros modelos

com uma capota de lona, muito menos os das buzinadelas no meio do trânsito ou os outros sons que quase não conseguimos captar com um tejadilho rígido convencional. Ainda assim, o conforto acústico e térmico a bordo do Classe E revela uma enorme experiência da marca neste campo e deixa-nos totalmente tranquilos e sem qualquer razão de queixa.

Quase no final do teste, no meio do trânsito e antes de entrar na ponte 25 de Abril, uma paragem mais demorada deixou-nos assistir ao trabalho do sol, com o objetivo de tentar afastar algumas nuvens e deixar chegar os seus raios ao solo. Abrimos de imediato a tampa do comando da capota, entre os assentos dianteiros, e iniciámos o processo de abertura da mesma, algo que demora cerca de 20 segundos e pode ser efetuado mesmo em andamento, até uma velocidade de 50 km/h.

A temperatura ainda está longe de ser a ideal, mas esta versão do Classe E Cabrio conta com o aquecimento dos assentos e com uma ventilação específica para a zona da nuca e do pescoço. Com tudo isto ativo, com o defletor dianteiro erguido e com o corta-vento traseiro na posição mais elevada, o ambiente a bordo do Classe E é quase perfeito para o final de uma tarde com a honrada presença de uns raios de sol.

Quatro lugares a bordo do Classe E Cabrio e uma capota de lona

E é um sentimento tão agradável que nos surge de imediato a frase feita: "eu era capaz de me habituar a isto muito facilmente". Mas depois, somos também presenteados com uma maior dose de realidade, quando nos lembramos que a versão base deste modelo custa 88.750 euros e a unidade que estamos a conduzir neste preciso momento já fica nos 110 mil com todos os extras que inclui. Resta aproveitar estes minutos... **ANDRÉ MENDES**

FICHA TÉCNICA

2.987 cc, 6 cil. em V, tr. integral
258 cv, 620 Nm

6,5 l/100 km, 170 g/km CO_2

0-100 km/h em 6,1 s, 250 km/h

1.975 kg

VEREDICTO: A elegância de um cabrio em conjunto com os primeiros dias de sol e com um motor diesel capaz de devorar quilómetros.

7/10

FOTOS: MANUEL PORTUGAL; PEDRO M. BARREIROS

Um bom motivo

Jaguar **XF Sportbrake 25d AWD R-Sport**

€ 77.257

DESTAQUE: REQUINTE E ELEGÂNCIA NO FORMATO MAIS FAMILIAR DO XF

A Jaguar XF Sportbrake possui linhas interessantes e um formato carrinha muito apelativo para o nosso mercado. O branco fica-lhe surpreendentemente bem porque consegue tornar a carrinha, já de si baixa – são apenas 1.496 mm de altura –, visualmente desportiva.

Esse visual desportivo é reforçado, nesta versão R-Sport, pelo conjunto de elementos para a carroçaria, como o para-choques ou as embaladeiras, as grelhas cromadas ou as jantes de maior dimensão (a unidade de ensaio possui as belíssimas –mas opcionais – Blade de 19" com acabamento cinzento mate).

Como os dois eixos estão separados por 2.960 mm (e como a Sportbrake tem quase cinco metros de comprimento), o espaço para os cinco possíveis ocupantes é vasto, e na fila traseira viajam sem problema três pessoas, já que até em largura há espaço de sobra. Mais atrás encontramos os 565 litros de bagageira, cuja "boca" ampla e baixa facilita bastante a colocação de objetos no seu interior. De resto, o habitáculo é acolhedor, usa materiais bons e suaves ao toque e está bem insonorizado (e a XF passou por cá numa semana ventosa).

Já que falamos no motor, esta XF Sportbrake 25d AWD conta com o motor de 1.999 cc da cada vez mais apetrechada família Ingenium. Aqui, produz 240 cavalos e debita possantes 500 Nm de binário e surge acoplado a uma caixa automática de oito velocidades. Esta caixa não é especialmente rápida, mas é competente, e foi em grande parte graças a ela que obtivemos os 7,6 l/100 km de média de ensaio. A escolha do modo de condução Eco ajudou nessa vertente. Já a tração integral assegura a utilização abrangente da XF.

A bagageira da XF Sportbrake conta com 565 litros de volumetria

A carrinha mostrou uma boa dualidade de comportamento, com os ritmos calmos a serem compensados com uma condução relaxada e silenciosa, e as alturas em que o pé direito fica mais pesado (de preferência com o modo desportivo ativo) compensadas com trajetórias limpas. Aqui ajudou bastante a suspensão desportiva desta versão. Pena a nota do motor ser pouco cativante.

Tudo somado, esta é uma proposta bem equipada e potente que fará as delícias de qualquer chefe de família, e que ainda inclui muita tecnologia de segurança e um excelente sistema de infoentretenimento com grafismo moderno. NUNO ASSUNÇÃO

FICHA TÉCNICA

- 1.999 cc, 4 cil., tr. integral
- 240 cv, 500 Nm
- **6,7 l/100 km, 153 g/km CO_2**
- 0–100 km/h em 6,7 s, 241 km/h
- **1.805 kg**

VEREDICTO: A Sportbrake é uma carrinha espaçosa que tem na versão 25d uma proposta rápida. Proposta interessante e requintada.

7 10

FOTOS: PEDRO M. BARREIROS

P&R

Luxuoso

Volvo **XC90 T8 Excellence**

€ 127.575

DESTAQUE: A MOTORIZAÇÃO T8 TWIN DRIVE É UM DOS PONTOS ALTOS DO XC90

Isto é tão imponente como parece?
É sim. O novo Volvo XC90 surge aqui na versão T8 Excellence, o que significa que possui a motorização mais potente (e mais eficiente) ao mesmo tempo que tem o maior nível de equipamento e todo o requinte disponível.

Mas do que falamos exatamente?
A designação T8 serve para identificar o binómio entre o motor de 2,0 litros turbo com injeção direta e 320 cavalos que está aplicado para funcionar em sintonia com a unidade elétrica síncrona de 88 cavalos. Em conjunto oferecem 408 cavalos e um binário máximo de 640 Nm.

Motor elétrico?
Sim. A unidade possui uma potência de 65 kW e é alimentada por um conjunto de baterias de iões de lítio com 9,2 kWh de capacidade e com tempo de carregamento até à totalidade em seis horas, numa comum tomada de 220 V.

O luxo a bordo convida a excentricidades

Isso não soa nada mal.
E funciona ainda melhor. A marca indica um consumo médio de 2,1 litros aos 100 km/h, mas seguramente esse valor foi conseguido em condições de medição muito especiais. Na verdade, mover este SUV de três toneladas é tarefa para apontar para consumos entre os 7 a 8 l/100 km segundo o teste que realizamos.

Então e comportamento?
Ninguém no seu perfeito juízo compra um grande SUV de luxo, com belíssimas jantes de 21 polegadas e motorização Plug-in híbrida para tentar bater recordes em pista, mas o XC90 T8 não se comporta nada mal. Tudo depende dos modos de condução escolhidos. Se quiser optar pela toada ecológica pode circular em "Pure" ou até "Hybrid" e desfruta de bastante tranquilidade, mas se mover a sua vontade para o modo Power terá garantidamente mais momentos de forte emoção. E há ainda um modo Off-Road.

Então e a parte do Excellence?
Primeiro tem de abstrair-se do preço de 125.575 euros. Depois, a lista de equipamento é fantástica, com autênticas poltronas (os quatro bancos são ajustáveis eletricamente) e até um frigorífico a bordo. Alta qualidade de materiais e o punho de velocidades em cristal acentuam o caráter. Nos bancos traseiros, suporte para *tablet* e mesa de apoio central. Tudo isto num pacote onde a segurança é prioritária. PP

FICHA TÉCNICA

- 1.969 cc, 4 cil. turbo + motor elétrico síncrono, 408 cv, 640 Nm, tr. integral
- **2,1 l/100 km, 49 g/km CO_2**
- 0-100 km/h em 5,6 s, 230 km/h
- **3.010 kg**

VEREDICTO: É o mais elegante e mais executivo Volvo XC90 da gama e tudo isso se paga, mas é um deleite para a vista e na condução.

8/10

6/10

kia Picanto X-Line 1.0 T-GDi

€ 13.480 (inclui campanha)

Motor 998 cc, 3 cil. em linha, tração dianteira, 100 cv, 172 Nm Performance 0-100 km/h em 10,1 s, 180 km/h vel. máx., 4,8 l/100 km, 110 g/km CO_2 Peso 993 kg

O Kia Picanto decidiu aventurar-se em estradas mais "trialeiras" e vestiu-se com a versão X-Line, que junta plásticos em redor das rodas e carroçaria, aumenta a altura ao solo em 15 milímetros e acrescenta jantes em liga leve de 16 polegadas e pneus de baixo perfil (esqueça os troços de terra). A saída de escape desportiva e alguns elementos interiores são oriundos da versão GT-Line. Este pequeno diabrete recebe um novo motor tricilíndrico 1.0 T-GDi de 100 cv, que surpreende pela facilidade de utilização, disponibilidade em todos os regimes e um consumo interessante (6,7 l/100 km no nosso teste). Quanto a preços, é aproveitar que existem campanhas de desconto. PP

Duelo de irmãos!

BMW **640i GT & 630d GT**

DESTAQUE: QUAL SERÁ A MELHOR OPÇÃO NESTE SEGMENTO? GASOLINA OU GASÓLEO?

Os dois carros que vê em baixo custam, juntos, 250 mil euros. Em tempos, diria que pode comprar uma casa em Lisboa com esse dinheiro, mas hoje em dia esse valor só lhe dá acesso a um nicho sob umas escadas na capital do nosso país, estilo quarto de Harry Potter na casa dos tios. E a verdade é que um destes Série 6 Gran Turismo tem mais espaço do que o nicho do feiticeiro da cicatriz na testa.

Neste dueto de ofertas de luxo da BMW, sendo que a proposta diesel até já passou pela *TG* (edição 81, página 48), o objetivo não é escolher simplesmente o melhor Série 6 com motor de três litros (já que o 630i tem sob o capot um motor de quatro cilindros com dois litros de capacidade),

mas sim perceber se as vantagens de uma motorização em relação à outra fazem pender os pratos da balança para um dos lados, e qual o equipamento realmente interessante e relevante para o segmento em questão, já que o valor de extras ultrapassa os 70 mil euros nas duas viaturas – com mais cinco mil consegue comprar o anteriormente mencionado 630i GT!

Este que é o novo Série 6 GT veio ocupar o lugar do descontinuado Série 5 GT, um carro que não deixa muita saudades devido ao aspeto pouco equilibrado (muito por culpa da traseira) e posicionamento no mercado pouco claro. No entanto, boa parte dessa problemática dissolve-se quando falamos no 6 GT. Maior, mais baixo e ainda mais espaçoso, este modelo vê a traseira volumosa (que agora é mais plana e, convenhamos, algo monótona) integrar-se melhor no design geral e fornecer 610 litros de mala.

Gostámos das oito jantes de 20" deste duo. As do 640i têm assinatura M

O 640i que vê nas imagens (é o cinzento, ou Bluestone metalizado, segundo a BMW), que inclui o pacote desportivo M com o seu conjunto aerodinâmico mais agressivo e carismático, fica especialmente cativante nesta combinação de carroçaria, cor e equipamento. Quando abrimos o capot encontramos muito plástico a tapar praticamente tudo... sob tudo isso está o multipremiado motor de 2.998 cc e seis cilindros em linha. Produz, nesta versão, 340 cv de potência e debita 450 Nm logo a partir das 1.380 rpm! Melhor, o rugido que traz à experiência concede uma dose necessária de carisma e paixão ao 6 GT, o que falta nas versões diesel. Claro que este é um carro cuja

prioridade é claramente o conforto, mas é sempre bom sentir emoção quando estamos numa boa estrada, pisamos o acelerador e todos os sentidos ficam alerta.

O 630d, por sua vez, possui o bem mais discreto pacote Line Luxury, que vê a estética reforçada apenas por frisos pretos e alguns cromados. Claro que a isso juntam-se as (muito felizes) opções pelas jantes de 20" de alto brilho (1.190 euros), que atenuam o efeito "carro de luxo para seniores" no exterior, pela cor Cinza Sofisto metalizada brilhante (custa 1.060 euros e, apesar do nome, em algumas fotos parece castanho escuro ou até preto) e, no interior, pela pele Nappa Branco Ivory (730 euros). E quanto à mecânica... bom, vamos falar nisso já a seguir.

Eis a parte que realmente importa na comparação (ainda que indireta) destas duas propostas: a utilização no dia a dia. A versão diesel conta igualmente com um motor de 3,0 litros e seis cilindros em linha, mas com "apenas" 265 cv de potência. Se os 75 cavalos fazem diferença na condução? Nem por isso, graças ao binário considerável do bloco diesel – são 620 Nm de binário disponíveis entre as 2.000 e 2.500 rpm. E é precisamente na disponibilidade que está a grande diferença entre os motores, para além da sonoridade mais ou menos cativante (o 640i produz uma melodia fantástica), do consumo (as nossas médias finais foram de 7,1 l/100 km no 630d GT e de 10,2 l/100 km/h no 640i GT, mas o consumo deste último durante a sessão fotográfica foi quase pornográfico) ou da diferença na carteira que faz a compra, manutenção e utilização de um ou outro (enquanto a diferença entre o preço da gasolina e do gasóleo no nosso país for tanta, a opção a gasolina neste caso, ou num equivalente, só é feita por questões emocionais). A forma como a caixa automática Steptronic (de série no 640i GT, e opção pouco dispendiosa no 630d GT) de oito velocidades explora o motor, transforma a experiência de condução, o que é bem percetível para quem passa tantos dias nos dois carros.

O 640i parece quase pedir ao condutor que esqueça que está num luxuoso Gran Turismo e assuma ritmos mais elevados, ouça a sonoridade do motor, que nos modos mais desportivos é deliciosa, e passe a transportar no rosto um sorriso rasgado. As passagens de caixa fazem-se num tirinho e o GT começa a imitar bem um desportivo. Obviamente, adorna um pouco em curva, mas nunca "assusta" o condutor, mesmo sem tração integral (aqui, as jantes de 20" com pneus 275/35 no eixo motriz ajudam bastante) e só as curvas mais apertadas perturbam a compostura.

Já o 630d não "puxa" tanto pelo condutor. Prefere ritmos calmos, e a sonoridade nos regimes médios e altos passa para o lado do "agreste" e não do "cativante". E os excelentes consumos (chegámos a fazer uma viagem de 80 km com consumo médio de 6,2 l/100 km) exibidos quando viajamos com calma nesta versão diesel confirmam a total aptidão GT do motor. Claro que o 640d seria aqui um pouco diferente, com os seus 320 cv, mas o preço também já é superior, e os consumos não seriam estes.

Já no que diz respeito ao que é transversal na experiência Série 6 GT, destacamos o conforto (que é beliscado nos pisos maus – "obrigado", jantes de 20 polegadas!), o sistema de infoentretenimento com comando rotativo e ecrã de 10,2" de fácil utilização e intuitivo, o sistema de som B&W Diamond (magnífico e caro – € 4.800), o novo, e maior, Head-up Display que permite ter acesso no campo de visão do condutor a muita informação (€ 1.230) e as luzes LED adaptativas, que tornam a condução noturna um mimo (€ 1.550). Há, portanto, poucas diferenças entre os dois (o 630d tem a Função TV opcional com ecrãs traseiros, por exemplo, mas o 640i tem o Pack M), ainda que tudo seja personalizável através da (longa) lista de opcionais de ambas as versões.

Apesar disto, o 640i é o mais apaixonante e o 630d a opção racional. Ai, se a gasolina fosse mais barata! **NUNO ASSUNÇÃO**

DETALHES SÉRIE 6 GT

Chaves dignas de uma série de ficção científica de 1978

Mostrador do 640i com *redline* junto às 7.000 rpm

O ecrã de 10,2" mostra-lhe tudo o que precisa saber

Os sensores e sistemas de conetividade abundam aqui

Uma mochila perde-se no meio de 610 l de capacidade

"Este é um carro cuja prioridade é o conforto, mas é sempre bom sentir emoção na estrada"

Interior mais escuro e volante mais desportivo neste 640i GT

BMW 640I GT

Preço: € 92.850 (€ 124.780 unidade ensaiada)
Motor: 2.996 cc, 6 cil., 340 cv às 5.500-6.500 rpm, 450 Nm às 1.380-5.200 rpm
Performance: 0-100 km/h em 5,4 s, 250 km/h
Transmissão: aut. Steptronic, 8 vel., tração traseira
Consumo/emissões: 7,4 l/100 km, 169 g/km CO_2
Peso: 1.770 kg

As traseiras escondem um aileron que sobe automaticamente

BMW 630D GT

Preço: € 88.300 (€ 126.280 unidade ensaiada)
Motor: 2.993 cc, 6 cil., 265 cv às 4.000 rpm, 620 Nm às 2.000-2.500 rpm
Performance: 0-100 km/h em 6,1 s, 250 km/h
Transmissão: aut. Steptronic, 8 vel., tração traseira
Consumo/emissões: 5,3 l/100 km, 139 g/km CO_2
Peso: 1.825 kg

No 630d GT encontramos um interior mais claro e tablets na traseira

Requintado

Volkswagen **Polo 1.0 TSI 115 Highline DSG**

€ 25.353

DESTAQUE: UMA VERSÃO MAIS POTENTE DO MOTOR DE UM LITRO E MAIS EQUIPAMENTO

Com a versão Highline, fica disponível ainda mais equipamento de série para o Polo

A nova geração do Volkswagen Polo chegou-nos pela primeira vez às mãos com a versão 1.0 TSI de 95 cavalos e com o nível de equipamento Confortline, dando origem ao ensaio que publicámos há umas edições na *TopGear*. Mas agora, uns meses depois, houve outro Polo cor de laranja a entrar na garagem. E não, não é o mesmo. Esta conta com diversos detalhes destinados a quem poderá pensar que o outro ficou a saber a pouco em diversos pontos, acrescentando diversos elementos que fazem a diferença.

Vamos começar pelo motor. Em vez do motor 1.0 TSI de 95 cavalos, este conta com 115 cavalos de potência no mesmo bloco. Faz com que as prestações melhorem um pouco, com menos 1,3 segundos na aceleração dos 0 aos 100 km/h, por exemplo, e com as médias de consumo a ficarem mais gulosas em apenas 0,3 litros a cada 100 km. Com a versão de 115 cavalos, a caixa de velocidades automática DSG já faz parte do equipamento de série, o que dá uma ajuda na obtenção deste valor.

O nível de equipamento é também mais recheado, uma vez que esta unidade já conta com o nível de equipamento Highline, o mais recheado, ainda que o Confortline também esteja disponível para esta motorização. Já se incluem elementos como o sistema de navegação ou o ar condicionado automático, por exemplo, e ficam apenas a fazer parte da lista de extras elementos como o acesso e arranque com o sistema mãos-livres, os faróis dianteiros com o sistema de iluminação totalmente em LED ou as jantes de liga leve de 17 polegadas que já encontramos na unidade ensaiada. E como não poderia deixar de ser, o preço também não é o mesmo. Este Polo 1.0 TSI Highline de 115 cavalos já fica acima dos 25 mil euros. **ANDRÉ MENDES**

FICHA TÉCNICA

- 999 cc, 3 cil., tração dianteira, 115 cv, 200 Nm
- **4,7 l/100 km, 107 g/km CO_2**
- 0-100 km/h em 9,5 s, 200 km/h
- **1.190 kg**

VEREDICTO: A versão mais potente do motor de um litro inclui a caixa DSG e melhores prestações com as mesmas médias de consumo.

6 10

FOTOS: PEDRO M. BARREIROS

Desligar cilindros

Volkswagen **Golf 1.5 TSI**

€ 27.247

Motor 1.498 cc, 4 cil., tr. dianteira, 130 cv, 200 Nm Prestações 0-100 km/h em 9,1 s, 210 km/h Consumos/emissões 4,9 l/100 km, 113 g/km CO_2 Peso 1.280 kg

Já lá vão os tempos em que as versões Bluemotion da Volkswagen eram apenas associadas às motorizações diesel, capazes de registar médias de consumo mais reduzidas. Atualmente, as versões Bluemotion já não estão restringidas ao gasóleo. Além das diferenças aerodinâmicas que as caracterizam (entre outras), também já está presente uma nova motorização de 1,5 litros, a gasolina, capaz de desligar dois dos quatro cilindros caso não estejam a ser necessários, ou mesmo os quatro com a função coasting apenas presente nas versões equipadas com caixa automática. O sistema ACT, que desliga o abastecimento de combustível a dois dos quatro cilindros, funciona até aos 130 km/h e é imperceptível por quem vai ao volante, a não ser que repare na indicação "Modo 2 cilindros" que surge na instrumentação, mesmo por baixo das médias que teimam em ficar em torno dos cinco litros. **AM**

Receita apurada

Skoda **Fabia 1.0 TSI Black Edition**

€ 19.514

DESTAQUE: VISUAL MAIS DESPORTIVO E UM MOTOR MUITO COMPETENTE

Praticamente a apenas algumas horas de ser apresentada uma versão revista do Skoda Fabia no Salão de Genebra, chegou-nos às mãos uma das mais completas e racionais opções para esta gama, destinada a trazer um pouco mais de destaque ao utilitário da marca.

Chama-se Black Edition e destaca-se pelo seu visual mais desportivo, com para-choques mais agressivos, jantes escuras de maior dimensão e um conjunto de elementos numa tonalidade negra, como a grelha dianteira ou mesmo o interior das óticas dianteiras, que encaixam neste tom de carroçaria mais escuro e deixam o Fabia com um visual mais agressivo.

Na frente, debaixo do capot, está uma das mais recentes propostas do Grupo Volkswagen. Trata-se do motor de um litro, a gasolina, com três cilindros em linha e sobrealimentação que, neste caso, consegue desenvolver uma potência máxima de 110 cavalos e um binário de 200 Nm, logo a partir das 2.000 rpm.

O pequeno bloco de um litro tem-se revelado uma boa surpresa, mesmo em modelos de maiores dimensões como o Audi A3 ou o Volkswagen Golf, e a versão que equipa este Fabia Black Edition destaca-se pelas prestações quase ao nível de um pequeno desportivo, ao mesmo tempo que também consegue registar médias inferiores aos cinco litros.

Já com a pintura metalizada adicionada ao valor final do Fabia, esta versão Black Edition com o interior mais desportivo Monte Carlo fica com um preço ainda abaixo dos 20 mil euros, o que representa uma boa relação preço/equipamento, com a vantagem de ainda incluir um motor bastante competente. ANDRÉ MENDES

Na versão Black, quase todos os componentes do Skoda Fabia estão pintados num tom negro de visual mais desportivo

FICHA TÉCNICA

- 999 cc, 3 cil., tração dianteira, 110 cv, 200 Nm
- 4,4 l/100 km, 103 g/km CO_2
- 0-100 km/h em 9,5 s, 196 km/h
- 1.585 kg

VEREDICTO: Mais equipamento de série e um motor capaz de oferecer prestações razoáveis e médias de consumo comedidas.

6/10

Raios e trovões

Em dias de tempestade é melhor estar no centro da mesma do que à sua frente

TEXTO: PAULO PASSARINHO / **FOTOS:** MANUEL PORTUGAL

40·UF·69

Bem tentei passar despercebido, mas o Manuel Portugal ouvia-me sempre a chegar às curvas

Esta unidade conta com a opcional tampa de motor M em carbono sobre o V8 4.4

Tudo começou com mais um dia de chuva...

É uma espécie de regra que algum deus mais sádico decidiu implementar só para me aumentar a população de cabelos brancos na escassa área que ainda reservo aos mesmos. De cada vez que surge um superdesportivo na redação da *TopGear* e escolho para mim próprio o ensaio e fotos do modelo, nem preciso de ir ver a meteorologia. A probabilidade de precipitação, que normalmente verifico no Windguru, é do mais evidente possível: vai chover! Normalmente tento evitar o período de chuva mais intensa ou até mudar, pelo menos, o dia das fotos, mas a previsão era igual para os próximos três. Portanto, vamos em frente! E como os especialistas dizem que o melhor local para se estar durante uma tempestade é no centro da mesma e não à sua frente, avanço, de forma decidida, com o novo BMW M5. Ele próprio uma tempestade, como se irá perceber.

Ainda antes de me meter debaixo de chuva dedico um tempo a observar as diferenças entre gerações. A cábula com imagens no telemóvel permite perceber que os designers da marca mantiveram sempre uma identidade bastante assumida neste modelo e, mais do que elementos radicais, é a evolução a nota de destaque. Ainda assim, de realçar a presença do redesenhado capot M em alumínio (que surge diferenciado de todos os outros Série 5). Neste modelo, destaque para a presença de vários elementos em CFRP, um composto de fibra de carbono reforçada, presente no tejadilho, na tampa da bagageira e nas saídas de escape, que permitem uma redução importante de peso, sem qualquer perda de rigidez. As linhas do M5 contam com os para-choques específicos M e, neste caso, com as belíssimas jantes bicolor de 20 polegadas.

O simples despertar do motor 4.4 V8 biturbo é suficiente para me fazer sorrir de forma algo maquiavélica. Afinal, parece que vão existir mais raios e trovões pelo caminho do que estava à espera. A sexta geração daquele que é considerado por muitos o melhor familiar desportivo do mundo, chegou como uma forte evolução face aos modelos precedentes e com a novidade da introdução, pela primeira vez na história dos puros M, da tração integral M xDrive. Este é o factor-chave que muda toda a perceção sobre o comportamento deste desportivo e permite explorar toda uma nova dimensão dinâmica inimaginável no longínquo ano de 1984, quando surgiu o primeiro M5 ao público.

Os engenheiros da divisão M dedicaram-se à arte do perfecionismo e operaram significativas alterações no V8 biturbo com tecnologia M Twin Power Turbo. Os dois turbocompressores são inteiramente novos e a injeção direta foi revista de forma a melhorar a eficiência e pressão. A nova unidade com 4.395 cc debita agora 600 cavalos e proporciona um impressionante binário máximo de 750 Nm. Tudo isso magistralmente controlado pela supereficaz caixa automática de oito velocidades M Steptronic com Drivelogic. O modo D (Drive) é aquele que serve para todas as ocasiões e está afinado para maior conforto e tranquilidade, mas há a possibilidade de operar a caixa através das patilhas em magnésio no volante ou diretamente no manípulo da caixa, de uma forma sequencial. O sistema Drivelogic permite ao condutor ajustar o comportamento da transmissão de acordo com as suas preferências (em três níveis distintos e diretamente acessíveis no manípulo). A caixa é extremamente rápida e precisa e é uma verdadeira delícia de operar.

"Potência, controlo e eficácia têm resultados práticos e avassaladores no comportamento do BMW M5"

Potência, controlo e eficácia têm resultados práticos e avassaladores. Segundo os dados fornecidos pelo fabricante, o BMW M5 efetua o arranque dos 0 aos 100 km/h em escassos 3,4 segundos, e a unidade na qual tenho as unhas cravadas pode atingir os 305 km/h de velocidade máxima, uma vez que o importador nacional incluiu no seu equipamento o M Driver's Package (este pacote opcional custa 2.550 euros, inclui um curso de condução desportiva para os proprietários e retira a limitação eletrónica dos 250 km/h).

A intempérie pareceu abrandar e a experiência de condução ganha novos contornos. A suspensão foi desenhada para trabalhar em conjunto com a tração integral e proporciona um dos mais fantásticos desempenhos que tenho memória nos últimos tempos. Os técnicos da marca aumentaram a rigidez dos elementos em ambos os eixos, assegurando que todo o conjunto é mais eficaz e que transmite um feedback mais imediato de tudo o que está a ocorrer. Espremendo um pouco a potência rapidamente se percebe que a faixa ideal de funcionamento é, na verdade, bastante larga. O binário máximo está disponível logo às 1.800 rpm e é constante até às 5.600 rpm. Não há propriamente muitos concorrentes que lhe possam fazer frente quando está a gritar a plenos pulmões. O sistema de controlo de amortecimento permite escolha entre Comfort, Sport e Sport Plus. Em ritmo moderado serve o primeiro, mas arrisque experimentar os Sport para perceber de imediato a diferença. Acessível de forma imediata está igualmente a resposta da direção, seguindo a mesma lógica, se pretende ver os pingos no vidro ou se prefere que os mesmos sejam apenas riscos de água fugidia. A terceira opção está no comportamento do motor, com opção por Eficiência, Sport e Sport Plus. Independentemente da sua opção, se desligar o motor volta tudo ao modo mais suave. Pensando em si, a BMW tem à disposição os dois botões M1/M2 posicionados no volante em couro, que permitem que guarde as suas preferências (motor, direção, transmissão, suspensão, modo de tração, DSC e inclusive posicionamento do Head-up Display). Também a pensar em si, ou na forma como se quer fazer anunciar curva após curva, tem o botão que permite a amplificação do som do escape realizada de forma digital, embora nesta unidade a presença do sistema de escape desportivo M seja um garante de trovoada constante na traseira do carro.

Com as emoções ao rubro e com tantos menus por explorar, falta dar maior ênfase à grande novidade do BMW M5, a tração integral. O sistema M xDrive foi desenvolvido a partir do existente, por exemplo, no BMW X6 xDrive. A evolução permitiu o casamento com a mecânica V8, permitindo um comportamento típico de um tração traseira ou integral. Há ainda forma de conduzir num modo 4WD Sport que privilegia a entrega da tração na traseira, mas fica vigilante para o caso de ser necessário dar um ligeiro "aconchego" para o eixo dianteiro.

Um rápido olhar à meteorologia no sistema BMW Connected...

E de repente na rádio M80 começa *Run To The Hills* dos Iron Maiden. 'Bora lá!

"Chega a ser desconcertante a forma como o sistema gere a entrega de potência tão eficazmente"

BMW M5

Preço: € 185.454
Motor: 4.395 cc, V8, 600 cv às 5.600-6.700 rpm, 750 Nm às 1.800-5.600 rpm
Performance: 0-100 km/h em 3,4 s, 305 km/h (com "M Driver's Package")
Transmissão: automática, 8 vel., tração integral
Consumo/emissões: 10,5 l/100 km, 241 g/km CO_2
Peso: 1.930 kg

Conduzir o novo BMW M5 é um verdadeiro prazer para os nossos sentidos

É inebriante! E tudo isto é configurável no ecrã central. Num dia de chuva como este chega a ser desconcertante a forma como o sistema gere a entrega de toda a sua força. Normalmente, a prudência é muito minha amiga e em particular quando tenho algo com 600 cavalos a evoluir debaixo dos meus pés. Neste caso não é diferente, mas ainda assim a velocidade de passagem em curva é assustadoramente elevada. As perdas de tração são de imediato compensadas e o carro serpenteia não apenas nas curvas mas sobre si mesmo. Um frenesim constante apenas interrompido, de quando em vez, pela necessidade da travagem entregue aos fantásticos travões M carbocerâmicos opcionais, facilmente identificáveis pelas bombas em cor dourada por entre os raios das jantes de 20 polegadas. E já que menciono as jantes, nota elevada de performance para os pneumáticos de piso misto Pirelli PZero em medidas 275/35R20 e 285/35R20, respetivamente na dianteira e traseira. Melhores para pista do que para estrada e mais indicados para seco do que molhado, são, ainda assim, responsáveis por elevada dose de aderência de todo o conjunto.

Com uma direção fantástica e mais comunicativa do que alguma vez senti em anteriores gerações, uma pujança mecânica viciante, um poder de tração inigualável capaz de surpreender pela forma como permite desfrutar de uma emotiva condução desportiva, mas ao mesmo tempo mantendo elevadíssimos índices de aderência e tração, e uma travagem num plano de resistência á fadiga bastante bom, este novo BMW M5 é realmente assombroso. Não vale a pena interrogar-se sobre os consumos (claro que são elevados!) até porque relembro aqui uma frase que ouvi há poucos dias de um gestor de produto do BMW i8: "se quer um desportivo económico compre um i8", ao que eu acrescentaria: "mas quem é que quer um carro económico quando paga 185 mil euros por ele"? Este, é o custo da exclusividade e do acesso a um dos melhores automóveis da atualidade. TG

POLIVALENTE

Com a saída de cena do California, conseguirá a nova aposta de entrada da Ferrari fazer melhor?

TEXTO: **JASON BARLOW**

FERRARI PORTOFINO

Preço: N.d.
Motor: 3.855 cc, V8 biturbo, 600 cv, 760 Nm
Performance: 0-100 km/h em 3,5 s, 320 km/h
Transmissão: F1 dupla embr. de 7 vel., tração traseira
Consumo/emissões: 10,7 l/100 km, 245 g/km CO_2
Peso: 1.664 kg

A Ferrari não é especialmente conhecida pela sua humildade, mas até pessoas ligadas à marca confessam que o California não foi o seu melhor produto. Com pouco mais de 11 mil unidades vendidas numa década (70 por cento das unidades foram para clientes que não tinham um Ferrari), o fracasso do carro foi claramente filosófico e não económico, mas a verdade é que a precisão dinâmica dos Ferrari modernos não estava lá.

O Portofino tenta corrigir essa situação, literal e figurativamente, ao acrescentar uma dose reforçada de dinâmica excitante à versatilidade que tanto agradou aos compradores do California – *grintoso*, chama-lhe a Ferrari, que se traduz em algo como "combativo" – e, ao mesmo tempo, reduzir o perfil algo generoso do antecessor. Aliás, para que serve um Ferrari feio?

Há que reconhecer o excelente trabalho do Centro Stile, que criou um carro mais esbelto e igualmente impactante com ou sem capota. Ao contrário do espantoso Aston Martin DB11 Volante ou do novo Mercedes- Benz SL, a Ferrari insiste que a capota rígida é a opção ideal para os seus clientes, e avança que esse tipo de estrutura pesa menos que a de uma capota de lona.

Reduzir o peso num carro como o Portofino é complicado, mas é uma tarefa que Philippe Krief – diretor técnico da Ferrari e o homem responsável pelo Alfa

"Os bancos e o sistema de aquecimento e ventilação são agora mais leves"

O V8 com 3,9 litros tem dois turbos e uns incríveis 600 cv!

Romeo Giulia – e a sua equipa têm atacado vigorosamente.

O chassis em alumínio é novo e recorre a 12 tipos diferentes de liga metálica, e a integração dos elementos principais é muito engenhosa. Veja-se o pilar A, por exemplo: no California consiste em 21 componentes separados, mas aqui é composto por apenas dois! As moldagens ocas ajudam ainda a reforçar a rigidez estrutural – o Portofino é 35 por cento mais rígido que o antecessor.

A redução de peso foi operada também ao nível da propulsão, enquanto os bancos e o sistema de aquecimento e ventilação, bem como o tablier, são mais leves. Com 1.664 kg de peso, o Portofino é 80 kg mais leve que o California T.

O motor é uma versão modificada com cárter húmido do medalhado Ferrari V8 biturbo com 3,9 litros, que produz no Portofino 600 cv de potência e incríveis 760 Nm de binário entre as 3.000 e 5.250 rpm. As mudanças ao nível do hardware incluíram as bielas e os pistões, o coletor de escape e um reforço de dez por cento ao nível da pressão máxima da câmara de combustão. Tudo isso ajudou na produção dos 40 cv extra em relação ao California T, e a potência está mais presente nos regimes altos. A Ferrari, compreensivelmente, está determinada em dar aos seus modernos motores turbo a resposta e o carisma sónica dos seus deliciosos V8 atmosféricos. Eis o que Vittorio Dini, diretor de propulsão, disse à *TG*: "Extrair mais potência de um motor turbo não passa apenas por mexer na pressão; tem de torná-la harmoniosa e utilizável." Veremos. O Portofino é, tecnicamente, a porta de entrada do universo Cavallino, o carro que facilita a introdução dos novatos Ferrari à Terra Prometida. Mas a primeira vez que acelera a fundo nesta máquina tem um efeito profundo no seu condutor. Quer seja dinâmico ou não, o Portofino não é lento. Os 100 km/h chegam em 3,5 segundos, e os 200 km/h em apenas 10,8 segundos, com a velocidade máxima a situar-se nos 320 km/h – ficamos sem dúvidas quanto à presença do fator "alma Ferrari". O V8 3.9 soa a uma verdadeira obra-prima. A admissão e o escape foram revistos, e existe agora uma válvula elétrica que acentua a sonoridade, mas o segredo está na ausência de atraso na entrada em cena dos turbos.

Essas características excelentes são acompanhadas por uma onda de binário suficiente para fazer disparar o Portofino a baixa velocidade com a sétima relação engrenada. E só a Ferrari ilustraria a banda sonora de um carro com um gráfico que mostra o alcance nas frequência de graves, médios e agudos (de Barry White numa cave a Bruce Dickinson em plena ação)! Faz um barulho tremendo.

Tal como todos os Ferrari recentes, a qualidade de absorção de imperfeições da suspensão é fantástica: a Ferrari ajustou os algoritmos do amortecimento magnético, embora o Portofino use molas mais rijas nos dois eixos. A caixa automática com dupla embraiagem é inesperadamente ríspida no modo manual, mas no geral o Portofino cumpre bem a sua missão dupla, e é suficientemente dócil em cidade ao invés de rebelde.

Só que também não é perfeito, e é quando assume ritmos acelerados que vacila. O carro mostra-se estranhamente hiperativo e, embora a dianteira e a traseira dialoguem bem, parece que fui apanhado entre dois apaixonados que não se entendem.

Tal como o 812 Superfast, o Portofino tem direção elétrica e é perigosamente fácil compensar demasiado com o volante. Tem de abordar a condução com calma. A mais recente versão do diferencial eletrónico da Ferrari tem de dar no duro para manter o carro nas trajetórias pretendidas, e se desligar as ajudas com recurso ao Manettino é bom que tenha mãozinhas para o agarrar – os 600 cv não têm dó do condutor, e o software Slide Slip que permite alguns graus de deriva não está presente no Portofino. O equilíbrio do chassis é muito melhor do que no California T, mas este modelo reteve alguma da suavidade de tato do antecessor, e mesmo em modo Sport pode parecer pouco colado ao alcatrão a alta velocidade. E a direção hiperalerta não ajuda! Paradoxalmente, embora seja um Ferrari mais digno desse nome, também é mais divertido quando não estamos sempre a tentar puxá-lo ao máximo. Portanto, é provável que a marca tenha mesmo acertado em cheio. Os travões Brembo podiam comunicar melhor, mas param o carro num instante!

Para criar o Portofino, a Ferrari consultou muitos dos seus clientes. Na verdade, este terá sido mesmo o seu modelo cujo desenvolvimento mais contou com a participação de quem os compra. Não sabemos se isso foi importante ou não para a inspiração pura que este tipo de carro exige, mas pelo menos o Portofino tem vários sítios excelentes para pôr o seu telemóvel com ecrã gigante e caixas de Smint. E o habitáculo tem imensa qualidade.

A Ferrari concedeu mais 5 cm de espaço na traseira, mas esses dois lugares albergam melhor sacos Prada do que pessoas... Mesmo que sejam pequenas.

“Este é um Ferrari que será mais utilizado no quotidiano”

A ergonomia idiota do 488 deu lugar a botões simples, embora o volante multifunções, qual F1, seja demasiado confuso. Talvez os donos se habituem – este é realmente um bom problema para se ter. O infoentretenimento está a cargo de um ecrã tátil HD com 10,2 polegadas, com Apple CarPlay (opção que custa uns três mil euros), e o ar condicionado é 25 por cento mais rápido e 50 por cento mais silencioso. Este é um Ferrari que será mais utilizado no quotidiano do que os seus colegas de estábulo, o consumo real é pouco distante do anunciado e a autonomia de 740 km realça o seu caráter GT. Até a mala tem um tamanho decente. Os fãs de golfe podem estar descansados.

O facto de a Ferrari ter abandonado o nome California é importante. O Portofino é mais leve, rápido, bonito e oferece níveis superiores de qualidade geral.

Existem muitas propostas atrativas neste segmento estratosférico do mercado – AMG S63 Cabrio, Aston Martin DB11 Volante, Bentley Continental GT, Porsche 911 Turbo Cabrio, e até mesmo o luxuoso Rolls-Royce Dawn – e todos tentam separar os potenciais compradores do seu dinheiro de formas diferentes. Mas só um deles ostenta o nome Ferrari, e este Portofino é um dos modelos com mais carisma Ferrari dos últimos tempos... TG

A qualidade de tudo no habitáculo do Portofino é formidável

Bancos com estrutura em magnésio e estofo de densidade variável

SECTOR SOL ALTO
GALERIAS
SECTOR 5

TOURO BRAVO

Com as rodas assentes no asfalto, parece disposto a enfrentar qualquer multidão na arena

TEXTO: **PAULO PASSARINHO** / FOTOS: **MANUEL PORTUGAL**

“A velocidade máxima está limitada eletronicamente a 250 km/h””

Não veio diretamente de nenhuma ganadaria, mas de certeza que para os lados de Martorell não devem faltar excelentes centros de criação de gado. E este é mais um exemplo. Bem, mas estou a falar obviamente de um animal bem diferente. Primeiro há que enquadrar esse mesmo animal. O Seat Leon ST Cupra recorre ao motor dois litros TSI, equipado com caixa DSG de seis velocidades, que debita 300 cavalos de potência e alcança 380 Nm de binário máximo, logo disponíveis a partir das 1.800 rpm. Com tração integral permanente, este é, de momento, o mais potente, mais eficaz e já agora versátil (porque é uma carrinha), Seat de estrada. Pronto para a pega? Vamos lá!

Raça não lhe falta, e se o Seat Leon ST costuma ter um comportamento mais dócil, este Cupra 300 está claramente noutro patamar. E se anda atento ao que fazemos, sim, esta é a versão com as especificações 2018 do modelo que já aqui testámos o ano passado. O motor tem um comportamento bastante explosivo e não se compadece com demorados toques de corneta enquanto a multidão aplaude. A emoção está aqui mais do que garantida desde logo com um fulminante arranque dos 0 aos 100 km/h em apenas 4,9 segundos, de acordo com dados fornecidos pelo fabricante.

Mais fáceis de controlar estes touros? Sim, são apenas estátuas

Obviamente que não fizemos o teste, mas acreditamos que os grupos de forcados teriam aqui um rival insuperável no momento do arranque. A velocidade máxima está limitada eletronicamente aos 250 km/h, e acredite que rapidamente dará por si a rolar a valores completamente proibitivos e que o fazem rapidamente desejar por uma pista em alternativa a uma arena. Ou pronto, uma arena de asfalto também nos parece uma boa ideia. Rápido, extremamente rápido e competente é a melhor forma de o descrever. Este Seat Leon na versão de 300 cavalos parece que tem sempre uma voraz fome pelo acelerador completamente a fundo. A forma como o turbo enche de cada vez que aceleramos e nos brinda com toda a sua energia é entusiasmante. A eficácia do equílibrio encontrado pelos engenheiros da marca espanhola é diferente das opções que, por exemplo, os colegas da Volkswagen optam pela mesma motorização. Aqui é tudo mais dramático e ao mesmo tempo muito mais emotivo, sem qualquer margem para dúvida. De forma contínua, o motor evolui entre as 1.800 e 5.500 rpm sempre com a sensação que existem mais do que os 380 Nm de binário a fazer força na estrada. Quase como uma manada que apenas espera pelo correcto encaminhamento por parte do seu guia.

É verdade que há sempre um "se" ou "mas" em qualquer análise, e este modelo também tem os seus. Se há algo que possa ser apontado como eventual defeito é a menor sonoridade radical do motor. Ao contrário de outras marcas que colocam sons sintetizados, a Seat ainda parece grandemente adepta do purismo do som, mas a necessidade de colocar melhores elementos isolantes (relembro que, na verdade, é uma carrinha familiar que aqui está) acaba por reduzir algum impacto sonoro. Não afirmo que é insípido, longe disso, mas se calhar um pouquinho mais de rouquidão assentava-lhe mesmo bem.

O chassis é um primor de equilíbrio e o poder de tração parece inesgotável. Se optar pelo modo Comfort, a suspensão e direção apresentam um

A silhueta do Leon ST é muito bem conseguida

"Qualquer sequência ou encadeado de curvas é um convite"

tato mais suave, mas tudo se transfigura se optar pelo modo Cupra, onde se irá recordar rapidamente que tem uns pneus bem fininhos agarrados aos seus cascos, perdão, jantes de 19". Conduzir em modo Cupra é mais ou menos como se alguém nos tivesse picado o lombo e depois esperasse que não investíssemos na sua direção. A agilidade do chassis permite passagens em curva a velocidades proibitivas e a confiança sobe a cada instante. Qualquer sequência ou encadeado de curvas é um convite a uma verdadeira e elaborada coreografia tauromáquica. Falta acrescentar que a intensidade de todas estas emoções é ainda mais exponenciada em dias de chuva onde o asfalto molhado obriga a redobradas atenções, sob pena de terminar o dia no veterinário, com belas dores de cabeça, ou melhor dizendo na oficina do concessionário local...

O sistema de tração integral 4Drive integra uma embraiagem multidiscos com comando eletro-hidráulico, e o Leon comporta-se como um tração dianteira nas situações normais de velocidade e aderência. A mais recente atualização do sistema Haldex encarrega-se de fazer a repartição da tração numa divisão até cinquenta por cento frente/traseira apenas quando deteta essa necessidade. Tudo isto se passa em milissegundos impercetíveis para o condutor. A vetorização do binário é ajustada em função das necessidades e a perda de compostura só ocorre para além da bestialidade do condutor. Ainda assim, como é normal, é aconselhável que não se esqueçam os limites: a aderência natural,

Excelentes bacquets Cupra com ótimo apoio lombar

A posição de condução é bastante boa

A luta entre o homem e o animal é secular

Os faróis de LED conferem um novo visual ao Leon

Este pacote de equipamento não está disponível

Forte elegância do formato familiar do Seat Leon

“Preferia outro tipo de pneus em piso molhado”

as leis da física e, já agora, o normalmente designado “kit de unhas”, que quando é escasso pode dar azo a dias mais negros.

Claro que com tanta apetência para a estrada, os consumos não são propriamente brilhantes e para alimentar este Cupra convém estar preparado (médias acima de 12 l/100 km são frequentes em ritmo mais vivo). De qualquer forma não é propriamente algo que deva preocupar os seus potenciais clientes, até porque no outro extremo da oferta existem ST com económicas motorizações diesel e fim de conversa a esse respeito.

Em justiça da análise, convém esclarecer que o exemplar que levámos a conhecer as lezírias ribatejanas está equipado com um “pacote performance” que não está disponível em Portugal e que não é possível adquirir (esteve disponível no mercado espanhol e, neste momento, nem isso é possível). Por isso, ignore as excentricidades estéticas em laranja, as jantes e o binómio jante/pneu Michelin Pilot Sport Cup 2, em medida 235/35 R19. Na verdade, e já que refiro o pacote especial, até preferia que a opção pneumática para estes dias com piso tão molhado fosse outra. Estes pneumáticos são excelentes a seco (conforme referido no ensaio à versão 2017), mas com estrada molhada é preciso mais cuidado e são talhados definitivamente para dias de alcatrão seco. Felizmente que o outro opcional presente nesta unidade, travões Brembo com discos perfurados de 370 milímetros e com pinças de quatro bombitos, dá tão boa conta do recado. Não que os travões da versão de série sejam maus, mas toda a ajuda em momentos de necessidade é bem-vinda, não vá o touro levar-nos à frente.

Com um comportamento soberbo quase nos esquecemos das restantes mais-valias do modelo. O interior do Seat Leon, nesta nova geração, apresenta-se com maior requinte, mas aqui na versão Cupra são evidentes as conotações desportivas. Desde logo, o ar desportivo é dado pelo volante com base direita e logo específico ou pelas *bacquets* dianteiras (com aquecimento, mas

“Um exemplar de características familiares mas com comportamento desportivo de elevada qualidade”

sem regulação do apoio lombar face ao formato). Mas há mais. O novo ecrã multifunções permite a seleção dos modos de condução de forma mais intuitiva (gráfica) e é aqui que consegue regular o ESC nos três níveis disponíveis.

A unidade ensaiada contava ainda com um pacote conforto e de condução avançada que incluía o PDS (assistência à condução), *cruise control* adaptativo até 210 km/h, com sistema avançado de proteção de peões e Stop&Go, e ainda o assistente em trânsito. Mimos como o Connectivity Box com carregamento por indução ou o sistema de som de alta fidelidade com dez altifalantes dão o toque necessário ao cariz familiar.

Obrigatório ainda referir que, também neste ponto, uma bagageira com 587 litros de capacidade é um elemento que não se pode desprezar.

O preço pedido para esta unidade aproxima-se dos 50 mil euros. Repito que o pacote performance não está incluído e não está disponível, mas ainda assim este é o valor pelo qual pode obter um exemplar com características familiares e comportamento desportivo de elevada qualidade.

Brincadeira à parte entre o potencial tauromáquico (eu que até nem sou grande fã dessas lides, mas respeito as tradições) e potencial mecânico, este é o melhor Leon para quem quer emoções fortes. TG

ACESSO CONCEDIDO

O Macan continua a ser a forma mais racional de nos convencermos a comprar um Porsche. E agora, ainda mais!

TEXTO: ANDRÉ MENDES FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Foi já em 2014 que a Porsche voltou a surpreender o mundo com mais um formato diferente do 911. E o mais "grave" é que era um SUV e até tinha uma versão diesel. Aliás, quando chegou ao mercado, o Macan contava com três motorizações de seis cilindros em V e a mais acessível era justamente aquela que estava equipada com aquela motorização maléfica. Mas atualmente, as coisas estão um pouco diferentes.

Em primeiro lugar, já não há nenhuma versão do Macan que abasteça na pistola de cor negra e a versão de acesso a esta gama está agora equipada com um motor de dois litros, com quatro cilindros e que, graças à sobrealimentação, consegue extrair mais de 250 cavalos de potência. Na altura da apresentação, foi-nos dito que a Porsche usou a base do Audi Q5, mas que para chegar ao Macan foram alterados cerca de 65 por cento dos seus componentes. E agora, também o motor 2.0 TFSI do SUV da Audi foi ajustado para este modelo, com o objetivo de melhorar da melhor forma a experiência de quem está ao volante.

Num primeiro olhar, o Macan distingue-se por ser apenas um Macan. Ou seja, não é um Macan S, muito menos um Turbo, apesar de incluir uma motorização sobrealimentada. Adiante. O "nosso" Macan tem a carroçaria pintada de branco, mas conta com algumas aplicações em negro, contrastando com a cor da carroçaria e com as fabulosas jantes RS Spyder Design de 20 polegadas.

No habitáculo, toda a imagem é tipicamente Porsche. A chave coloca-se na ignição do lado esquerdo da coluna da direção, há três mostradores redondos na instrumentação (não, não são cinco), com o conta-rotações a ocupar o lugar de maior destaque. A consola central é muito semelhante a outros modelos da marca. Como curiosidade, das pessoas que entraram a bordo do Macan, não houve uma única que não tivesse comentado o facto de existirem diversos botões na consola central, mas também não houve nenhuma a olhar para a consola junto do tejadilho onde se encontram diversos outros comandos.

Ao volante, a posição de condução ideal é encontrada facilmente e a regulação da coluna da direção (elétrica) permite deixar o volante numa posição perfeita. Estamos prontos para arrancar. Rodamos a chave e iniciamos o motor de dois litros e somos presenteados com um ruído suave e uma pequena subida de regime só visível no conta-rotações. Sem rosnar dos escapes, sem o envolvimento a que estamos habituados num Porsche e a que a marca costuma dar tanto ênfase. Tirando as versões híbridas, ligar o motor de um Porsche é um acontecimento.

Já em estrada, o motor de dois litros pode soar a pouco, mas os 252 cavalos de potência acabam por não desiludir, mesmo quando o peso de todo o conjunto ronda os 1.800 kg. Até porque, com a ajuda da caixa de velocidades automática de dupla embraiagem (a única disponível para esta versão), parece estar sempre escolhida a relação certa e acabamos por não sentir a falta de um pouco mais de potência. O que se sente mesmo falta é de uma sonoridade um pouco mais composta e típica de um Porsche, uma vez que aquilo que podemos ter mais próximo é mesmo o som que sai pelos escapes nas passagens de caixa a um regime mais elevado e com o modo de condução desportivo ativo.

É este modo mais desportivo, que se ativa num dos muitos botões existentes na consola central, que escolhemos para devorar quilómetros numa das nossas estradas preferidas, onde as maiores irregularidades do piso e desníveis acentuados junto

"Em estrada, o motor de dois litros soa a pouco, mas os 252 cavalos de potência acabam por não desiludir"

Nos lugares da frente, não há quem não comente a quantidade elevada de botões na consola central

Uma dinâmica exemplar em asfalto, mas também quando optamos por sair da estrada e sujar um pouco o Macan

das bermas poderiam ser uma autêntica dor de cabeça para os desportivos que se encontram mais próximos do solo, mas que são apenas mais uns centímetros de asfalto quando nos encontramos a bordo do Macan. A suspensão multibraços em ambos os eixos oferece um trabalho exemplar, com um pisar perfeito e com uma dose de eficácia muito elevada, mesmo quando o piso não ajuda e a direção continua a ter uma precisão quase milimétrica como é habitual na maioria dos modelos da Porsche. Neste ponto, o Macan continua a não desiludir em nada, bem pelo contrário. Faz apenas com que nos consigamos esquecer de tudo o que está lá para trás e que nos concentremos na condução, pura e envolvente, como mais gostamos.

Por se tratar de um Macan, as limitações de trajeto não estão no asfalto, uma vez que nos podemos afastar dele e explorar um estradão de terra com piso mais irregular. E também aqui, o Macan continua com uma dinâmica exemplar. Aliás, para passar de um trilho para o outro, aproveitámos uma subida menos própria, que pode ver na imagem de abertura deste artigo, mas apenas foi necessário passar para o modo Off-road e deixar que o sistema de tração integral desempenhasse a sua função de uma forma simples e sem grandes dificuldades. Continuamos em terra, passando pelas poças de água e lama que fomos encontrando até chegar novamente a uma estrada de asfalto, deixando o Macan com uma decoração ainda mais original e muito adequada a um modelo que acabou de provar que tem um desempenho fora de estrada tão ou mais cativante do que nas habituais estradas de piso asfaltado. Ainda vamos ter de passar por uma lavagem antes de o entregar novamente nas instalações da Porsche. Mas como já nos estão a ligar, acho que não vai dar tempo...

Resta-nos dizer que o preço de entrada na gama Macan é agora de 68.941 euros. Como curiosidade, podemos ainda referir que, com a mesma motorização, sistema de tração integral e caixa automática, o Audi Q5 apresenta um valor de 63.659 euros. Mas se começarmos a adicionar opcionais ao Q5, de forma a equilibrar o valor, usando equipamentos que o Porsche Macan já inclui no seu equipamento de série, podemos-lhe dizer que os valores finais não andam muito afastados um do outro. Claro que em ambos os casos a lista de extras é uma das mais longas do mercado e permite inúmeras soluções. No caso do Macan com que andámos e que pode ver nas imagens, por exemplo, o preço final ficou rapidamente acima da fasquia dos 85 mil euros. TG

“Continuamos em terra, passando pelas poças de água e lama que encontramos”

Os SUV são cada vez mais comuns, mas este identifica-se de imediato como sendo um Porsche

Não, o piso não tem de ser sempre certinho e são permitidas algumas aventuras

PORSCHE MACAN
Preço: € 68.941
Motor: 1.984 cc, 4 cil., 252 cv às 5.000-6.800 rpm, 370 Nm às 1.600-4.500 rpm
Performance: 0-100 km/h em 6,7 s, 229 km/h
Transmissão: aut. PDK, 7 vel., tração integral
Consumo/emissões: 7,2 l/100 km, 167 g/km CO_2
Peso: 1.770 kg

DS RENASCE

A primeira criação genuína da DS enquanto marca autónoma chegou. Eis o DS 7 Crossback

TEXTO: NUNO ASSUNÇÃO / FOTOS: MANUEL PORTUGAL

Já há três anos que a DS viu a Citroën cortar amarras e dar-lhe (quase) total autonomia. Entretanto, lançou vários modelos que tinham por base veículos já existentes e se resumiam mais a remodelações, mas o carro que vê nas imagens é a primeira verdadeira criação da era independente da DS. Chama-se DS 7 Crossback, é um SUV *premium* que coloca o conforto em primeiro lugar e esta é a versão BlueHDi 180 Automatic.

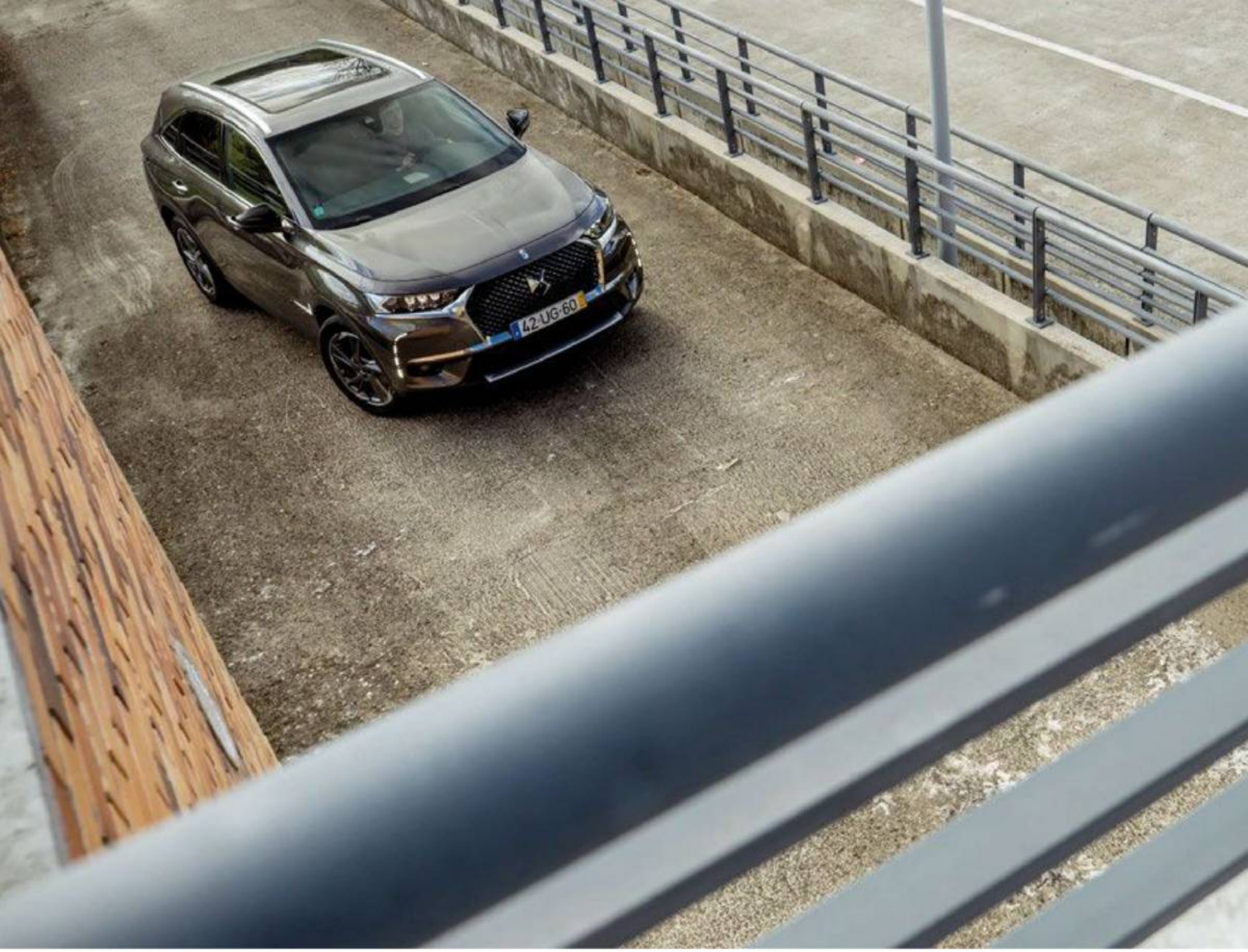
Trata-se de um SUV relativamente compacto – são 4.573 mm de comprimento, 1.906 mm de largura e 1.625 mm de altura – embora seja visualmente corpulento e tenha excelente presença em estrada. Senta cinco ocupantes em total conforto e transporta na bagageira 555 litros da mais variada tralha. Tem linhas bonitas e interessantes, mas não ostenta uma filosofia de design que rompa com o que está estabelecido nem oferece soluções formidáveis ou detalhes rocambolescos. Aliás, este parágrafo poderia ter sido retirado de qualquer ensaio a um SUV. O que torna então o DS 7 especial, e porque mereceu ele honras de inauguração de tão icónica nomenclatura com mais de 60 anos.

Existem vários indícios de que este é um carro diferente no seu exterior, mas estão bem escondidos. Para começar, os três elementos das luzes LED rodam no interior do farol sempre que tranca ou destranca o carro, criando um belo efeito visual. Aliás, esses faróis, com inscrição DS LEDVision, e os farolins traseiros contam com um padrão composto por formas piramidais que se intersetam – a grelha dianteira conta igualmente com este padrão. As jantes Roma (opcionais) presentes neste DS 7 têm 19 polegadas e contam com cinco raios duplos inclinados com vários apontamentos interessantes de design, como sulcos nos braços e entalhes nas extremidades. Há extensos pormenores cromados, com ondas suaves e linhas que dividem superfícies.

Não é, convenhamos, um carro tão revolucionário quanto foi o Citröen DS, mas no exterior não o podia ser – os carros das últimas duas décadas que mais romperam em termos de design raramente tiveram grande sucesso comercial. Para além disso, a DS decidiu apostar mais no interior e na afinação da mecânica, praticamente tudo em nome do conforto.

“Os três elementos das luzes LED rodam no interior do farol”

O pacote de ambiente personalizado Opera tem direito a placa



Esta imagem estará no seu retrovisor apenas por breves instantes. Aprecie...
42·UG·60

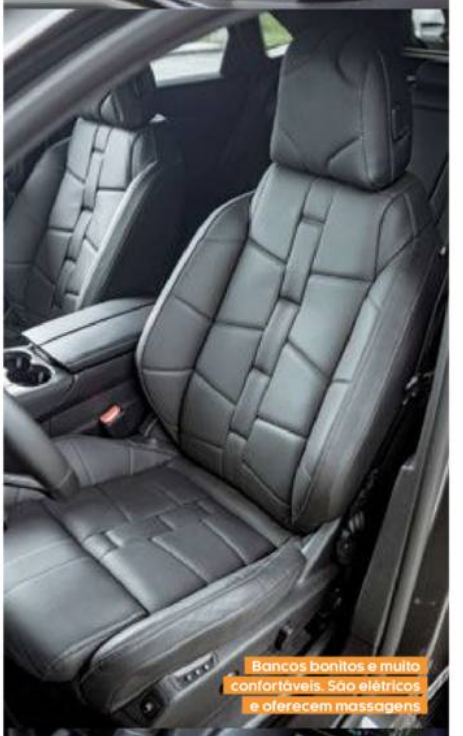
DS 7 CROSSBACK BLUEHDI 180 AUTOMATIC

Preço: € 50.758
Motor: 1.997 cc, 4 cil, 180 cv às 3.750 rpm, 400 Nm às 2.000 rpm
Performance: 0-100 km/h em 9,4 s, 216 km/h
Transmissão: automática, 8 vel., tração dianteira
Consumo/emissões: 4,9 l/100 km, 128 g/km CO_2
Peso: 1.535 kg

O anteriormente referido padrão com pirâmides continua no interior, e de que maneira! Das superfícies em alumínio aos botões que controlam os vidros e trancam e destrancam as portas, ao comutador de modos de condução, passando ainda pelo controlo rotativo do volume de som, pela roda que permite regular o ar das saídas de ventilação, por mais botões no volante... e a lista continua. A sua utilização mais interessante é visível, no entanto, no painel de instrumentos. Trata-se, na verdade, de um ecrã com 12,3 polegadas cujas informações exibidas surgem envoltas em formas piramidais (que compõem três losangos, um central maior e dois laterais) e podem ser personalizadas. Através do seletor com padrão em pirâmide, pode escolher um de entre os seis modos possíveis, como o Minimalista (mostra apenas a informação considerada essencial, como a velocidade), Mostradores, que representa a visualização mais tradicional, ou ainda o modo relativo à navegação ou aquele dedicado ao regulador de velocidade adaptativo com assistência direcional.

Os materiais presentes no habitáculo incluem pele, e muita, como no volante, nos bancos – e estes têm massagens, aquecimento e ventilação –, na consola ou nos painéis das portas. A alavanca da caixa automática de oito velocidades tem um formato interessante e apresenta um espaço de arrumação generoso à sua frente e um pequeno espaço mais abaixo. Existem detalhes deliciosos, como o relógio BRM escamoteável no tablier, que se esconde quando desliga o carro ou as colunas do excelente sistema de som opcional da Focal Electra. Fica a impressão, no entanto, que a marca usou tudo o que tinha no baú do material para um habitáculo sem moderação. Gostámos ainda da interessante solução, em fila, para aceder às funções de climatização e funcionalidades presentes no sistema de infoentretenimento e respetivo ecrã central com 12 polegadas.

Assim, a fila com 13 botões e um seletor rotativo apresenta do lado esquerdo o botão que permite personalizar o tema de decoração de ecrã e luzes ambiente seguindo por cinco botões relativos à climatização. O botão On/Off faz precisamente o que se espera, o seletor rotativo controla o som e depois temos cinco botões que dão acesso ao infoentretenimento e, por fim, o botão das luzes de emergência (vulgo, quatro piscas). O ecrã tátil tem excelente definição, o grafismo é bonito e apelativo



Bancos bonitos e muito confortáveis. São elétricos e oferecem massagens

Luzes LED adaptativas são aliado importante na condução noturna

"A marca usou tudo o que tinha no baú do material"

As jantes Roma de 19" complementam bem o *look* sem prejudicar o conforto do DS 7. Ainda bem!

DS 7 recorre a muitos cromados para chamar a atenção. E resulta!

"Deixe a suspensão trabalhar e maravilhe-se com o conforto"

(e conta com algumas formas em pirâmide) e só é lento quando utilizamos pela primeira vez algumas das funcionalidades. E temos de confessar que o sistema bloqueou em duas ocasiões diferentes enquanto ouvíamos música por Bluetooth no nosso telemóvel Android. Os atalhos da fila sob o ecrã funcionavam, mas a interface tátil em si deixou de responder. Não sabemos o que aconteceu, mas fica o apontamento... pelo menos a música não parou!

Caso ainda não tenha reparado, pouco falámos do motor e da condução. Ter deixado essas informações para o fim não foi sequer uma decisão consciente. Os cerca de 600 km que fizemos ao volante do DS 7 resumem-me com facilidade: foi uma das semanas mais relaxada que tivemos ao volante... de sempre! O carro nem curva mal para um SUV com 1.535 kg, mas a verdade é que deixar a suspensão trabalhar e maravilhar-se com a forma como as imperfeições do piso são anuladas (o DS 7 estreia um sistema que analisa a estrada e prepara a suspensão de forma a elevar o conforto) enquanto escolhe um programa de massagem do banco é o seu grande trunfo. A altura ao solo permite incursões fora de estrada, mas duvido que os seus compradores o façam.

Os 180 cv e 400 Nm do motor 2.0 turbodiesel são mais que suficientes para o dia a dia. O próprio consumo foi uma boa surpresa: a média do ensaio foi de 6,0 l/100 km. A experiência pontua-se sempre pelo silêncio e conforto totais, a menos que pise o acelerador a fundo ou recorra ao modo de condução Sport (só o usámos para perceber como funcionava) e a caixa mantenha as rotações num regime elevado, em que o som nada apaixonante do motor preenche o habitáculo. Em autoestrada, com a oitava relação engrenada e as rotações muito lá em baixo, o DS 7 é, atrevemo-nos a afirmar, a melhor proposta do segmento para grandes viagens. Se usar o regulador de velocidade adaptativo com assistência direcional, tudo fica ainda mais fácil. A corrida dos 0-100 km/h é remetida para uns longos 9,4 segundos, mas isso não importa.Os passageiros da fila traseira até podem rebater as costas do banco, embora o espaço disponível para os pés precise de ser melhorado.

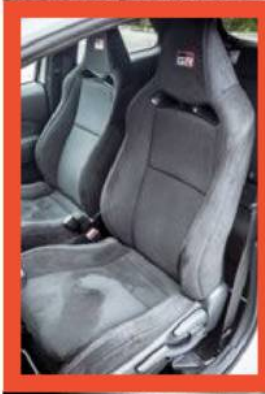
Como classificar então um carro que carrega consigo um nome que representa inovação e um salto em frente no que diz respeito ao conforto? É impossível compará-lo diretamente (até indiretamente é difícil) a um carro de meados do século passado, mas isso não impede que tentemos.

O DS 7 é uma excelente proposta de uma marca que quer ser a referência de luxo do grupo PSA. Há pontos a melhorar, claro, e o habitáculo pede alguma edição em termos de conceitos, materiais e padrões, mas a verdade é que a unidade de ensaio tinha imenso equipamento, incluindo o pacote Opera. A versão Grand Chic com pacote DS Opera custa 59.658 euros (e tem tudo o que precisa) , mas com 50.758 euros já compra o BlueHDi 180 Automatic Be Chic. TG

YARIS DE CORRIDA

O que faz quando volta aos ralis quase 20 anos depois? Lança uma versão especial de um dos seus carros!

TEXTO: **NUNO ASSUNÇÃO** / FOTOS: **MANUEL PORTUGAL**



A luta dos engenheiros para aqui colocarem o 1.8 VVT-i foi épica!

Gazoo Racing Masters of Nürburgring. É provável que esta designação seja desconhecida da maioria dos portugueses, mesmo de alguns fãs mais acérrimos de carros, e até de alguns de competição, mas a verdade é que já em 2007 (portanto, há 11 anos) a Gazoo Racing participou nas 24 Horas de Nürburgring com dois carros e uma equipa de mecânicos composta por pessoal vindo de vários departamentos da Toyota. No entanto, a Toyota tinha mais divisões de competição, como a Toyota Racing ou a Lexus Racing, e só em 2015 é que fundiu tudo na Toyota Gazoo Racing. A competição passou a ter um papel ainda mais importante na filosofia da marca e no seu objetivo constante de criar carros sempre melhores. Já o próprio fundador da marca, Toyoda, considerava a competição um excelente palco para levar os carros ao limite e conseguir assim melhorá-los.

O Toyota Yaris GRMN surge precisamente neste contexto. Revelado no salão de Genebra do ano passado, a 7 de março de 2017, e produzido unicamente pela Toyota Motor Manufacturing France na unidade de Valenciennes, foram os 212 cavalos de potência produzidos pelo motor sobrealimentado de 1,8 litros (também usado pela Lotus) que mais surpreenderam o público, mas também o facto de a Toyota, por vezes considerada uma marca com... pouco sal, estar a lançar um produto claramente excitante fora do Japão.

Claro que as opiniões dividiram-se de imediato, com alguns a considerarem tratar-se apenas de uma manobra de marketing e uma óbvia referência ao regresso da Toyota ao Mundial de Ralis (após uma ausência de quase 20 anos) com a sua equipa Gazoo Racing, e outros a acharem uma relevante proposta desportiva no segmento B. O que é certo é que a sua pintura branca reluzente, cortada com as "decorações de competição" vermelhas e pretas (cujo bom gosto é, claro, discutível mas bastante subjetivo), aspeto baixo e agressivo derivado do uso de suspensões Sachs e das jantes BBS de 17 polegadas revestidas com pouca borracha, bem como um interior de onde se destacam imediatamente as baquets dianteiras concebidas pela Toyota Boshoku não deixaram uma só pessoa indiferente.

Após a semana quase inteira que passámos com o pequenote espigado de três portas, quem terá razão? Os que duvidaram das capacidades reais do Yaris GRMN ou que ficaram logo rendidos ao seu aspeto "carro de competição monomarca que fugiu do circuito"? Correndo o risco de lhe estragar a leitura, vamos lá revelar que todos tinham alguma razão... passamos a explicar.

"Estamos desejosos de explorar os 212 cv e 250 Nm"

A primeira abordagem ao Toyota Yaris GRMN faz-se com alguma cautela. Apesar de estarmos desejosos de explorar os números relativos à potência e binário – 212 cv e 250 Nm – e aos 0-100 km/h – despachados em apenas 6,4 segundos – e de antevermos que a saída única de escape, em posição central, produzirá um som apaixonante que clama pelo uso e abuso do pedal mais à direita e que a distância ao solo reduzida transformará boa parte das curvas em retas (também nos fez pensar que o conforto não seria o ponto forte do carro), não conseguimos deixar de pensar que, em certa parte, parece... forçado.

As decorações "GRMN *tuning*" que pontuam o branco da carroçaria são, na nossa opinião, exageradas e dão o efeito contrário ao desejado, transformando o carro num brinquedo cómico, e não num brinquedo de aceleração pura – muitas vezes criticamos as marcas por não aproveitarem as suas versões desportivas e/ou limitadas para darem largas à imaginação, mas como o Yaris nem quatro metros de comprimento tem, pensamos que apenas pormenores coloridos nas saias, nos para-choques e nos difusores seriam mais adequados do que a aplicação sobredimensionada das cores GR nas laterais e no capot. Pelo menos ninguém pode dizer que passa despercebido!

Pela positiva, as jantes pretas da BBS com 17" são bonitas (vestem pneus 205/45) e deixam apenas espaço para um dedo entre a borracha e a cava, para além de representarem o contraste ideal ao branco e tornarem o Yaris rápido mesmo parado. O aileron traseiro, a preto, fica muito bem ao pequeno desportivo, o tejadilho preto dá a impressão de o carro ser ainda mais baixo, e o difusor traseiro com a saída de escape oval em posição central torna a traseira muito apelativa.

Já no habitáculo voltamos a sentir um misto de emoções. Os excelentes bancos desportivos, estilo *baquet* para o dia a dia, abraçam-nos e, descobrimos mais tarde, mal deixam o corpo mexer-se quando abusamos nas curvas (cortesia do revestimento em Ultrasuede, uma espécie de camurça), mas são claramente sobredimensionados para o pequeno Yaris, e caso deixe cair qualquer coisa entre o banco e a

"Quando carrega no botão de ignição, é o motor que dá o mote"

consola... tem de desmontá-lo para a recuperar. Os materiais são os esperados para o segmento e a montagem de tudo está a bom nível. Destaque para o forro especial do teto, para alguma pele preta a revestir certas superfícies, pedais em alumínio, volante de dimensões compactas *à la* GT86 e painel de instrumentos personalizado. Tem ainda AC automático e câmara traseira de estacionamento... Mas fica a impressão de que a Toyota podia (e devia) ter feito mais. Ah! E a interface, o grafismo e a velocidade de resposta do ecrã e sistema de infoentretenimento a que dá acesso ficam muito aquém do que encontramos nos rivais.

No entanto, o elemento fundamental num carro de índole desportiva é a condução. Se coloca um sorriso na cara do condutor assim que pisa o acelerador pela primeira vez, se o (praticamente) obriga a fazer de conta que está atrasado para tudo sempre que se põe ao volante, e se a união homem-máquina é perfeita... Ou, no mínimo, se é excelente e o faz querer sempre conduzir.

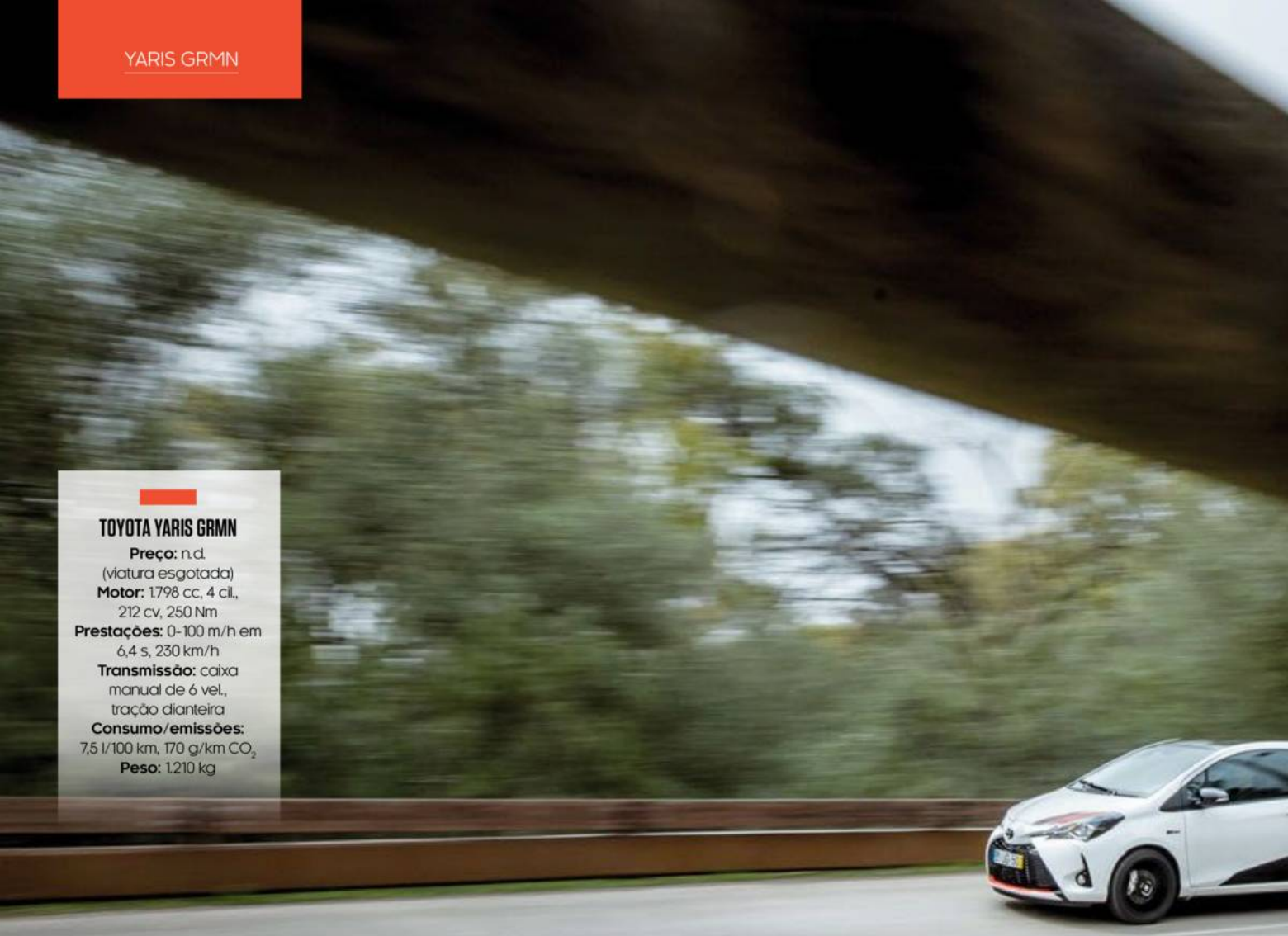
Confessamos que a experiência não começou bem. Foi impossível encontrar uma posição de condução digna de um veículo mais desportivo. O ajuste em altura do volante é insuficiente para ficarmos com as pernas e os braços exatamente onde deviam estar – para alguém com 1,70 m, ou ficava suficientemente perto do volante e com os joelhos a raspar em diversos painéis (porque as pernas ficavam demasiado fletidas), ou ficava afastado do volante mas com a distância ideal até aos pedais. O que vale é que percebi depois que esse problema só surgia nas curvas muito apertadas, porque até em curvas encadeadas mas mais abertas a simbiose condutor-volante-direção-rodas revelou-se fantástica.

Quando, por fim, carrega no botão de ignição, é o motor ávido de rotações– a história contada pelos engenheiros de como conseguiram enfiar tudo o que precisavam no compartimento do motor é deliciosa – que dá o mote a toda a experiência sensorial e de condução.

Gazoo Racing Masters of Nürburgring versão Yaris de competição

Não se deixe enganar pelo tamanho do Yaris GRMN – é possante!

Decorações GRMN a preto e vermelho em destaque



TOYOTA YARIS GRMN

Preço: n.d. (viatura esgotada)
Motor: 1.798 cc, 4 cil., 212 cv, 250 Nm
Prestações: 0-100 m/h em 6,4 s, 230 km/h
Transmissão: caixa manual de 6 vel., tração dianteira
Consumo/emissões: 7,5 l/100 km, 170 g/km CO_2
Peso: 1.210 kg

O tal escape central fornece uma bela banda sonora nos regimes médios e altos (torna-se incrível com o carro bem quente), já que nos regimes inferiores tem pouca pujança, e o Yaris GRMN mergulha-nos na condução e enfeitiça o condutor, incentiva-o a puxar mais e mais pela mecânica – o binário máximo surge às 4.800 rpm! –, a olhar para estradas que conhece de outra forma, quase sem limites e a confiar no carro, e em si.

As passagens da caixa manual de seis velocidades são rápidas, e os 6,4 segundos nos 0-100 km/h declarados pela marca parecem ainda mais rápidos ao volante. Depois, quando chega a uma curva e tira o pé, ou recorre aos travões com discos de 275 mm na dianteira... Percebe que afinal até nem precisava de o fazer: com a barra estabilizadora mais espessa e o diferencial autoblocante a darem uma preciosa ajuda, são muitas as curvas que passa a fazer com o pé no acelerador. Só quando o piso é mau é que tem de corrigir alguma coisa, com o pé direito ou com o volante, mas o centro de gravidade baixo e os amortecedores Sachs colam o GRMN ao alcatrão. A direção precisa e rápida permite colocar o Yaris ao milímetro, e quando abusa mesmo da sorte ele limita-se a alargar por inteiro a trajetória, pelo que imprime imensa confiança no condutor. E é preciso apanhar alcatrão polido, piso molhado ou qualquer outro motivo que reduza a aderência dos Bridgestone Potenza, caso contrário vai ter de esforçar-se por perturbar a dinâmica deste Yaris.

Os únicos pontos negativos nesta parte da experiência foram a já referida posição de condução sofrível, o facto de ter batido várias vezes com a mão no banco do pendura (e no próprio pendura) à engrenagem das últimas duas relações da caixa e de a utilização do carro em ritmo de passeio ser pouco confortável. Nem vou falar no consumo, e muito menos no valor que obtivemos no dia da sessão fotográfica que aqui vê, mas a verdade é que a Toyota nunca prometeu que este seria um carro para todos os momentos. Mas naqueles em que tinha de mostrar o seu valor... Mostrou-o sem hesitações.

Claro que obter uma das 400 unidades produzidas não será fácil. Ficaram esgotadas num instante, e nesta semana percebemos bem o porquê de tanta procura. Vamos ter saudades... TG

“Terá de esforçar-se para perturbar a dinâmica do GRMN”

初日
DIA UM

GUIA TG DE 72 H DA BŌSŌZOKU

二日目

DIA DOIS

三日目

DIA TRÊS

Originalmente uma reação ultraviolenta contra o pós-guerra conservador, esta subcultura entrou em águas complexas e estranhas...

TEXTO: ROWAN HORNCASTLE / **FOTOS:** MARK RICCIONI

1 Baixo e sopé exagerado. Tal como a fábrica nunca quis. 2 Um Lamborghini com caixa manual, lembra-se deles? 3 Se passar música eletrónica noites suficientes, também pode ter um. 4 Este não é o selo do seguro... 5 Manete muito cor-de-rosa

Com o *jet lag* a invadir o meu cérebro e os quilómetros até ao destino a acumularem-se, entro em pânico.

A minha testa reveste-se ligeiramente de suor, e viro-me para o fotógrafo Mark em busca de confiança.

"Onde raio estamos? E em que raio de situação é que nos viemos meter?"

"Não faço a mínima ideia, meu amigo. Mas também o que é o pior que pode acontecer?"

Bom, as pesquisas noturnas que fiz sobre essa questão em especial consistiu em ver dedos a serem enfiados em cortadores de charutos, bem como cabeças a serem esmagadas com tacos de basebol, leva a que a resposta à pergunta seja "coisas muito más".

Nos últimos dias, eu e Mark andámos a vasculhar o Instagram, e a escolher a dedo pessoas ligadas à profundamente hipnótica e bizarra cultura automóvel japonesa chamada Bosozoku.

As raízes Bosozoku vêm, na verdade, das motas. A expressão traduz-se como 'tribo da velocidade violenta, ou tribo descontrolada' e foi cunhada nos anos 70 para grupos de jovens frustrados que causavam caos para mostrar o descontentamento com o estado da sociedade japonesa desde o fim da Segunda Guerra Mundial.

Preferiam modificar motas com carenagens exageradas, bancos traseiros maiores do que a poltrona lá de casa, e escapes estratosféricos, conduziam de forma agressiva e aceleravam pela cidade em grupos intimidantes e motas ruidosas. Também tinham uma certa tendência para espancar pessoas.

Eram temidos e representavam a própria definição de contracultura – uma reação social em duas rodas à onda de consumismo que afetava o Japão. E as escolhas estéticas extravagantes e filosofia rebelde chegaram aos carros. Dito isto, os carros estilo Bosozoku têm um aspeto menos definido e mais abrangente, até porque existem vários subestilos.

É por isso que eu e o fotógrafo estamos algures ao norte de Tóquio em perseguição do nosso próprio sonho Bosozoku, que passa por viver a experiência em primeira mão. Assim, falámos com vários donos Bosozoku online e tentámos convencê-los a encontrarem-se connosco para conhecermos e talvez conduzirmos os seus veículos numa espécie de menu de degustação de duas e quatro rodas. Concordo que soa ao encontro mais estranho de sempre, com o obstáculo acrescido de nem eu nem o Mark falarmos japonês, muito menos ler. Temos recorrido à alternativa japonesa ao WhatsApp (chama-se Line) e às suas hilariantes mas práticas traduções da língua japonesa e aos seus muito estranhos *emojis* japoneses.

初日 DIA UM

Quando chegamos ao centro de Kawagoe para conhecer os dois extremos do espetro Bosozoku (um Nissan Skyline mais tradicional estilo Kaido Racer, e um Lamborghini Diablo da nova escola, fortemente rebaixado e largo), fico nervoso. Principalmente porque tenho a terrível sensação de que enviei ao furioso membro de gangue japonês o emoji da beringela em vez do OK com o polegar esticado.

Como seria de esperar, é o ruído que nos atinge primeiro. O inimitável ralenti de um V12 Lamborghini preenche o ar – amplificado pelos escapes diretos – e permite-nos saber onde estão. Dobramos a esquina e encontramo-los. Como o Skyline tem quatro escapes *takeyari* cromados em forma de relâmpago que atingem 1,80 m de altura, não era difícil encontrá-los.

As icónicas portas em tesoura abrem em direção ao céu da noite e vemos duas pequenas pernas. Num movimento nunca antes executado na história das saídas de um Lamborghini (quanto mais num onde a carroçaria raspa o alcatrão), Souki – o dono dos dois carros – salta lá de dentro.

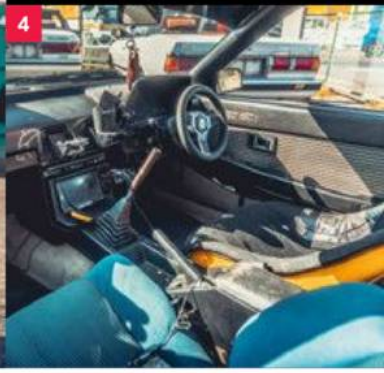
Com dois penteados e meio na cabeça, calças vistosas, ténis reluzentes e um sorriso contagiante, Souki não se parece minimamente com os Bosozoku irritados que as Imagens Google faziam crer. Aliás, ele é DJ em Tóquio, só que também é obcecado com o aspeto dos carros Bosozoku. A única semelhança aos membros do gangue de outrora é o casaco com remendos de palavrões em inglês e outras obscenidades, um tipo de casaco *tokko fuku* moderno. E menos nacionalista.

Deixamos um rasto de baba em redor dos carros enquanto investigamos os detalhes. O Skyline laranja vibrante e prata é uma obra de arte. Um tipo obsessivo, Souki despiu totalmente o carro, para depois construir tudo à mão e adicionar um cocktail de destaques Boso e uma pintura espantosa. O *deppa* – ou colossal defletor dianteiro – funciona como prática prateleira para o radiador de óleo externo cujas tubagens passam pela zona do farol. As saias deviam ser medidas em m² e o carro está literalmente no chão, cortesia da suspensão pneumática. As cavas monstruosas alojam jantes de diâmetro minúsculo revestidas com pneus *slick* – o sopé das rodas é tresloucado.

E são ambos igualmente ruidosos. *MESMO* ruidosos. O que, sem qualquer surpresa, chama a atenção da polícia. Sem saber exatamente quão ilegais são estes carros, temo o pior e começo logo a fazer vénias. Souki puxa logo de uma carteira cheia de dinheiro, o que acaba por ser uma solução melhor do que a minha reverência interminável. Informações dadas, os polícias deixam-nos seguir... mas com um aviso para fazermos menos barulho. Souki terá percebido mal, já que aproveita para deixar o ponteiro das rotações do Diablo atingir o limitador até torrentes de fogo saírem pela traseira. Após uma condução rápida pela cidade, os carros desaparecem na escuridão e só os voltaremos a ver no Instagram.

DATSUN
210

“São ambos muito ruidosos.
O que, sem qualquer surpresa,
chama a atenção da polícia”
つけもの
小江戸
71-74



1 "Vocês sabem que *Carros* não era um documentário, certo?" 2 Carta de condução com gato, um item obrigatório. 3 O Celica do filho de Hirokatsu. 4 "Olha, mãe, estou a conduzir um Kaido Racer!" 5 Uma acelera rebaixada, ideal para entregadores de pizas anões

二日目
DIA DOIS

Tenho *mesmo* de conduzi-lo. Graças à postura afável de Souki, os meus dedos sentem-se mais relaxados no dia seguinte. A ameaça da violência de gangues decresceu. Os números mostram que os gangues Bosozoku violentos tiveram o seu auge em 1982 com 42.500 membros. Graças ao esforço da polícia, estão agora à beira da extinção. Felizmente para os fãs de carros, a estética extravagante ainda vive.

Ligamos a aplicação Line para ver se alguém quer deixar-nos conduzir o seu carro, e acertamos em cheio. Hirokatsu Hosoi – que tem um Toyota RA25 Celica 2000GT de 1974 – convida-nos a irmos até à sua oficina (Wingworks). Respondemos com o nosso melhor "japonglês" e o *emoji* de um homem com o polegar esticado atrás de um Ferrari Dino. Vamos lá!

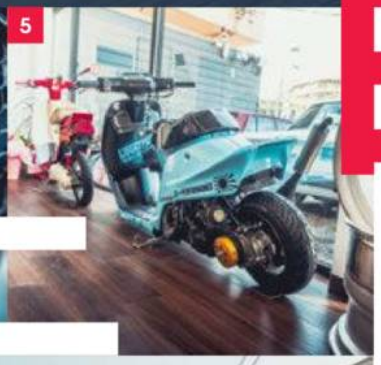
A Wingworks situa-se na cidade industrial de Oyama. Uma hora e meia de carro a norte do centro de Tóquio, as ruas algo degradadas parecem estar a uma era de distância da selva futurista da capital. Embora já tenha disparado centenas de "gostos" no Instagram de Hirokatsu, não estava preparado para o que vi.

O seu Celica rosa elétrico e prata com motivo ziguezague inspira-se nos antigos carros de corrida do Campeonato Super Silhouette japonês. Ao lado, o Celica XX do seu filho, com cavas do Mazda Savanna, e ainda a réplica da versão de corrida do Nissan Cherry X1R, que pertence à sua esposa. Vemos também uns quantos Skyline Hakosuka em vários estados de Frankenstein. Quase entramos em combustão com tanto entusiasmo.

Dentro da oficina, as paredes estão cobertas de material Bosozoku; miniaturas, aceleras rebaixadas, assustadores autocolantes Kanji com suásticas e uma carta de condução japonesa com um gato com uma fita na cabeça. Compro a carta, para o caso de sermos outra vez mandados parar pela polícia.

Como não sei dizer "posso conduzir a sua incrível criação cor de rosa" em japonês, rodo os braços como se estivesse agarrado a um volante e sorrio com os polegares esticados. Funciona! Como não sei como se deve conduzir algo assim, Hirokatsu conduz primeiro.

Com o banco do pendura extremamente baixo, caio atalhoadamente lá para dentro quando o meu centro de gravidade passa um certo ponto. O habitáculo está cheio de retropreciosidades japonesas; uma Cherry Coke,



manete da caixa rosa e bastante fálica e o obrigatório maço de tabaco Marlboro.

Ao contrário dos carros da noite passada, o Celica com asa gigante e queixo proeminente não tem suspensão pneumática. Ao invés, para rebaixar o carro, Hirokatsu limitou-se a agarrar na serra e cortar boa parte das quatro molas. E depois tratou do sopé das rodas. Isso teve dois efeitos: o conforto é horrível e a distância ao solo não existente. O que é muito mau quando tem quase dois metros de fibra de vidro presos à dianteira do carro.

O carro raspa no chão assim que arrancamos. E dpeois outra vez. E outra. É como descer um rio num caiaque... em dois centímetros de água. A única forma de prevenir o horrível ruído do metal em sofrimento é ler a estrada como alguém numa mota e evitar todas as imperfeições na estrada. Isso faz parte do estilo de condução Bosozoku, mas também parece que estamos incrivelmente embriagados. Só que não quero saber, parecemos fixes. Mesmo para os locais, não é comum ver uma caricatura tão estranha de um carro na estrada. Sobressai da sociedade dita normal como se fosse um OVNI – tal como o seu criador quer.

Agora é a minha vez. A primeira coisa a fazer é adotar a posição de condução Boso: costas do banco quase deitadas, cotovelo pousado na janela e palma da mão direita no cimo do pequeno volante de madeira enquanto a esquerda fica a alavanca da caixa como se fosse um leme. Ironicamente, também funciona quase como um leme. Com um só toque no acelerador, os escapes ridiculamente barulhentos acordam e atacam o habitáculo... e o bairro inteiro. É viciante. Dou mais aceleradelas só por diversão – e eu nem sequer estou a tentar revoltar-me contra a sociedade.

Engrenar mudanças nesta caixa é interessante. Sem qualquer tipo de sincronizador, é preciso ter cuidado com a forma como solto a embraiagem e tenho de tentar acompanhar as rotações do motor, o que exige muita coordenação da parte do condutor. Para além disso, tenho de desviar-me das tampas de esgoto e ter extrema atenção com as lombas e cães Shiba perdidos, o que significa que arranho algumas mudanças. Peço imensa desculpa, Hirokatsu.

Ainda assim, faço algumas vezes o sinal de paz pela janela enquanto percorro a Wangan – estou a viver um sonho Instagram. Mas um tão bom que não preciso de qualquer filtro. Como não quero nada danificar o queixo num passeio, decido parar. Até porque tenho de conduzir outro veículo: uma mota Bosozoku.

三日目 DIA TRÊS

Visto que não sou o motociclista mais experiente do mundo, não quero começar numa mota grande, potente e extravagante. Felizmente, Mark conseguiu entrar em contacto pelo Line com o dono de uma mota perfeita para a minha entrada no mundo Boso: uma Honda *monkey* rebaixada, com malinha lateral para eu guardar as minhas desculpas.

Nessa noite conhecemos Teru. Teru parece a mistura japonesa de Pharrell Williams com Mahatma Gandhi. Seja como for, deixou-me conduzir a sua "querida, encolhi a mota" enquanto ele segue num Datsun B110 Shakotan (um carro velho, muito baixo e com destaques exagerados, outra vertente Bosozoku) .

Com um capacete qual coador vermelho na cabeça, demoro uns três minutos a pôr a mota a trabalhar com o *kick*. E lá vamos nós... acho que isto foi um erro monumental. Com o banco a terminar na altura das canelas, tenho de abrir as pernas e ficar com os joelhos à altura das orelhas para me sentar na mota. E nunca algo tão pequeno fez tanto barulho. Quer dizer, o som é apaixonante mas também assustador. O guiador em

1

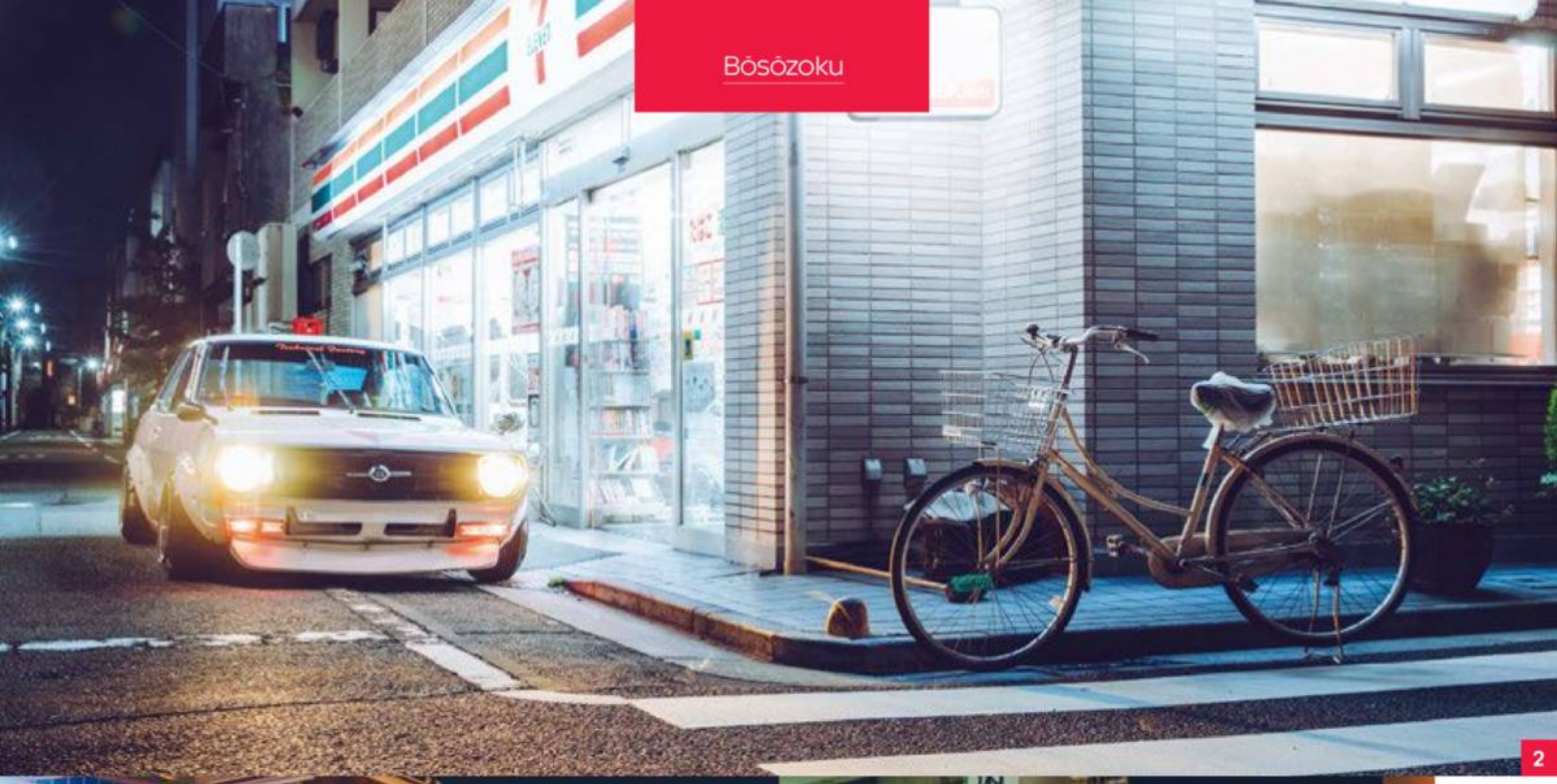
"Estou a viver um sonho Instagram tão bom que não precisa de filtro"

forma de bumerangue torna a direção estupidamente rápida, o que faz com que as pezeiras (já de si baixas) raspem no chão a cada curva. Quase caio da mota.

No fim da estrada com traçado semelhante a um intestino que sai da zona da baía de Tóquio está o Daikoku PA, o parque de estacionamento de uma estação de serviço. Com faíscas a saltarem da mota e do B110 rebaixado, estacionamos e conhecemos um gangue de motards Bosozoku. De aspeto ameaçador com as suas botas imaculadas, cortes de cabelo estilo militar e casacos assustadores, as suas motas vintage estão cobertas com bandeiras imperiais e *kamons* (ambos símbolos inseparáveis da Segunda Guerra Mundial). Subitamente, as tais imagens preocupantes dos Bosozoku voltaram a povoar-me a mente.

Felizmente, é tudo fachada. São, venho depois a saber, o novo tipo de *Kyushakai* – um grupo respeitável de antigos Bosozoku que deixaram para trás o passado de delinquência mas mantiveram o visual.

Como nos demos bem, deixam-me conduzir uma das suas motas e até me deixam vestir um casaco para não destoar do grupo. Será que me aceitaram? Infelizmente, não posso ficar pelo Japão, mas diverti-me imenso nos últimos três dias enquanto tornava o meu sonho Bosozoku realidade. Para além disso, não posso perder o meu indicador – a minha imitação do ET é demasiado boa para sacrificar. TG



2

3

1 Não receie, este tipo não sabe o que está a fazer. 2 Algo nos diz que esta foto não ficava tão fixe se fosse em frente ao Aldi de Alcabideche. 3 Finalmente, começou a prova de saltos dos Jogos Olímpicos de Inverno para roedores. 4 As botas dizem "não se metam comigo", mas as luvas dizem "onde é a festa?" 5 Ah! É assim que se deve andar nesta mota!

4

5

O WRC É UM

TEXTO: STEPHEN DOBIE / FOTOS: MARK RICCIONI

LUGAR ESTRANHO

Engarrafamento numa noite de sexta no meio de Tóquio num carro de rali? Tem tudo para correr mal... ou não!

Não encontro qualquer máquina *Sega Rally*. Estou em Akihabara, o bairro de Tóquio conhecido pela afinidade tecnológica, cujas ruas estão repletas de salões de jogos e lojas com produtos dedicados aos videojogos. Algumas têm sete andares e ostentam enormes sinais Sega de néon, mas parecem ter ignorado o jogo por excelência da Sega, pelo menos na nossa opinião.

Felizmente, tenho um amigo a quem posso ligar. Junya Matsushita é conhecido por publicar fotos incríveis do seu carro no Instagram. Objetivamente, é um familiar japonês com 20 anos que foi em tempos o carro de serviço de um tipo chamado Colin. Subjetivamente, é um dos carros de rali mais especiais da era moderna. É um Subaru Impreza WRC vintage de 1998, e esta noite é todo meu. Nem sequer tenho de pôr continuamente moedas na ranhura para o conduzir.

Admito que não foi com este carro que Colin McRae conquistou as suas lendárias vitórias. Na verdade, nunca o usou num rali: testou este carro (o chassis Prodrive 31) que só participou num rali: Nova Zelândia em 1998, com Juha Kangas ao volante. A vantagem da pouca utilização é que não foi apenas lavado para retirar o champanhe festivo e depois enfiado num museu. Este viveu uma vida. Na década seguinte a essa curta carreira no WRC, competiu em muitos ralis europeus, vestiu várias decorações e foi depois comprado por Junya em 2010 e enviado para o Japão.

Chegou com a transmissão rebentada graças ao último rali, e para além de precisar de um motor e de uma caixa de velocidades, o carro obrigou Junya a gastar imenso tempo e dinheiro no processo de legalização e registo no Japão. "O que gastei até agora no carro daria para comprar um Ferrari F355", calcula ele.

Porquê todo este esforço? "Eu tinha um Impreza 22B, e adorava o carro, mas não gostava das cavas das rodas, que são pequenas comparadas às do WRC. E é impossível modificar o precioso chassis. É um dilema comum a muitos donos de 22B no Japão. Desisti do projeto 22B e comecei a procurar a versão WRC."

Quando uma edição especial que homenageia um carro de rali não é suficiente, compra o próprio carro de rali. Pelo menos aparentemente... Mas as minhas dúvidas dissipam-se num instante. Quando nos aproximamos, solto um suspiro assim que olho para o Impreza, baixo e as rodas com sopé exagerado no meio do caos de Tóquio. Eu também pagaria o preço de um Ferrari para ter algo assim tão fantástico.

As maiores alterações de Junya passaram pela pintura, que regressou ao legítimo azul (mas sem qualquer autocolante), pela montagem de um motor *boxer* turbo de quatro cilindros e 320 cv e de uma caixa manual de seis velocidades do Impreza S204 do mercado japonês. Isso tornou-o mais potente do que o WRC original...

Como a caixa recorre aos tradicionais três pedais e padrão em H, a condução em cidade deve ser pacífica. Tudo o resto no carro emana vibrações de competição. As portas abrem e fecham com a leveza de um carro de corrida. A estrutura de proteção de capotamento corta o espaço criado pela abertura das portas, o que me força a recriar os saltos que dei nas aulas de Educação Física para entrar para o banco. Embora seja um carro dos anos 90 – pilares finos e grande superfícies envidraçadas – não há grande visibilidade para fora depois de se prender à *baquet* e perceber quão inúteis são os espelhos, para além de serem giros e aerodinâmicos.

Após uma breve "conversa" através da aplicação de tradução de Junya para saber se há truques na condução do Impreza (devo ignorar o travão de mão, para minha grande tristeza), engreno a primeira através da ligeiramente frágil embraiagem, contorno a curva e percorro uns 10 m até ser mandado parar por um polícia (muito bem vestido) com as suas luvas brancas. Junya tem uma discussão longa e aparentemente dura com ele, e até preenche papelada. A hora de ponta em Tóquio nunca seria o sítio ideal para conduzir um carro de rali, mas isto está a ser horrível.

No entanto, o que se segue é um verdadeiro sonho. Só posso desejar que seja recorrente. Partindo do princípio que Junya acabou de pagar uma multa enorme, pesquiso – e depois pratico – a palavra japonesa para "peço desculpa". À minha terceira repetição de *gomen nasai*, ele regressa ao carro com os polegares levantados. "O polícia diz que o Subaru Impreza é fixe!" no seu inglês mais fluente até agora. Ao que parece, esquecemo-nos das decorativas matrículas britânicas originais coladas sobre as atuais japonesas.

1

2

3

1 Estávamos há 30 segundos no carro até isto acontecer. *Trinta!*
2 Acha que entrada de ar no tejadilho é gira? Quando o "navegador" abre a saída interior sem avisar já não é!
3 O Impreza WRC foi desenvolvido pela britânica Prodrive. Este é o #31 – criado em 1998
4 Os travões da AP Racing são usados em ralis de alcatrão. Curso do pedal mínimo, mas travagem máxima num piscar de olhos!

4

DENTRO DE UM CARRO DE RALI

1 Abrir a janela envolve rodar insistentemente uma manivela, e a rede na porta tem o tamanho ideal para um telemóvel (veja em baixo) **2** Esquerda: travão de mão monótono. Direita: travão hidráulica de rali. Infelizmente, em Tóquio só posso usar o primeiro **3** Tornar um WRC legal no Japão obriga a cobrir as peças expostas **4** Cabos da buzina onde deveria estar um airbag, e camurça coçada... é o melhor volante de sempre! **5** Os mesmos controlos de climatização do WRX STI de estrada, mas só dão ar quente. O ar frio vem pelo teto **6** A *rollcage* em carbono requer um condutor ágil e flexível

Rimos os dois enquanto volto a arrancar com o carro, e só tenho parcialmente noção de que estou prestes a ter uma das melhores conduções da minha vida.

Fora os incómodos ângulos mortos, adoro a natureza automobilística do Impreza. O volante está coberto de camurça e não de Alcantara, o produto preferido dos departamentos de marketing. As minhas mãos ajustam-se tão bem a ele que não as retirou do sítio no para-arranca. O ralenti do motor mostra-se tão intenso quanto nenhum outro Impreza ou WRX que eu conheça, até porque é auxiliado pela falta de insonorização que faz com que as tampas de esgoto ecoem através das cavas das rodas como a gravilha a bater no chassis numa etapa de rali. Tenho um sorriso rasgado de orelha a orelha e ainda não engrenei sequer a terceira. Os travões chiam por estarem frios, a camurça está pegajosa e cheira a gasolina. Todos os elementos do carro revelam o seu caráter único e a sua procedência, incluindo as entradas de ar no teto. Parece que acabou de sair de uma zona de assistência do WRC.

O motor e a caixa vieram de um Subaru de estrada, mas a suspensão e os travões estão homologados para ralis de alcatrão. O carro é, portanto, muito rijo – não cede um milímetro quando pisa as juntas de dilatação à saída da cidade – enquanto o pedal do travão tem dois ou três centímetros de curso, mas dá acesso à travagem mais rápida e eficaz que já senti numa estrada. São excecionais.

Mas não são tão excecionais quanto o som. Estamos na autoestrada que leva a Yokohama, e os túneis são frequentíssimos. E ainda bem. Como não posso usar a aplicação de tradução enquanto conduzo, olho para Junya com um sorriso endiabrado e inquisitivo sempre que nos aproximamos de um túnel, faço duas reduções e acelero a fundo. Este é o motor de quatro cilindros mais livre e ameaçador com que me cruzei, e a sua busca feroz pela *red line* ressoa pelo túnel, através do carro e do meu próprio corpo, já que continuo com as mãos coladas ao volante. Sempre ouvi falar muito bem sobre os Impreza 2.0 japoneses (os europeus têm sido maioritariamente 2.5), e agora pude comprovar. É um motor musculado com binário em todos os regimes. Quando as passagens de caixa são tão gratificantes, dá por si a engrená-las só por diversão.

O carro tem um diferencial altamente competente, mas nem sequer o explorei – não encontrei uma única curva decente. Quando conduz um carro WRC a sério, está sempre preparado para que seja uma desilusão. É que os limites de um carro destes estão a uma estratosfera de distância do tipo de condução que fiz hoje.

Só que quando o estaciono no nosso destino (o formidável encontro em Daikoku PA, à esquerda) e vou absorvendo pela última vez a apaixonante sonoridade ao ralenti, percebo que nunca fui mais feliz num carro. É tão completo, tão focado no desempenho elevado que é simplesmente extraordinário onde quer que o conduza. Já conduzi um Alfa Romeo 8C na Stelvio e um Mercedes 300SL em Goodwood, mas estas últimas horas foram as mais gratificantes da minha vida. De longe! Ainda bem que não encontrei uma máquina de *Sega Rally*. TG

QUERES SER O PRÓXIMO
APRESENTADOR DA MTV PORTUGAL?

WE WANT YOU!

MTV VJ CASTING

ENVIA UM VÍDEO PARA O WHATSAPP MTV VJ CASTING > 910 910 910

SABE MAIS EM:
MTV.PT

COM O APOIO:
LIVE IN LEVI'S

O quê? Rápidos e perigosos
Local: Lisboa
Ultrapassagem do tuk-tuk ao nosso veículo de ensaio em plena baixa de Lisboa!

O quê? Tourada
Local: Salvaterra de Magos
Queríamos entrar na arena, mas estávamos montados no "animal" errado

O quê? Condução na pista *TopGear*
Local: Pista de Dunsfold (Inglaterra)
Sempre que quiser acelerar na pista TG, basta entrar no mundo dos videojogos...

O quê? Ford Mustang
Local: Hipódromo do Campo Grande
A chamada Pony Projection dá um toque mais irreverente ao Mustang!

O dia-a-dia da redação

NOS BASTIDORES E EM REPORTAGEM PELO MUNDO FORA

TopGear
Nº 84/Maio - Mensal - P.V.P: €3.50 (cont)

E-MAIL **topgear@goody.pt**
TOPGEAR.COM.PT

EDITOR
Goody Consultoria S.A.
Praça Bernardino Machado 11A - Lumiar
1750-042 Lisboa
TEL. **218 621 530** / FAX **218 621 540**
Nº CONTRIBUINTE **505 000 555**

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO E ACIONISTAS
António Nunes (PRESIDENTE, 20%),
Alexandre Nunes (20%), Fernando Vasconcelos (20%),
Nuno Catarino (20%) e Violante Assude (20%)

DIRETOR GERAL **António Nunes**
MARKETING E DISTRIBUIÇÃO **Fernando Vasconcelos**
DIRETOR FINANCEIRO **Alexandre Nunes**
CONTABILIDADE **Cláudia Pereira**
APOIO ADMINISTRATIVO **Tânia Rodrigues e Mafalda Almeida**

DIRETOR **Paulo Passarinho**
REDAÇÃO **André Mendes e Nuno Assunção**
COLABORADORES (NESTA EDIÇÃO) **António Costa, António Sousa Pereira e Tiago Beato**
FOTOGRAFIA **Manuel Portugal e Pedro M. Barreiros**
E-MAIL (REDAÇÃO) **topgear@goody.pt**

DIRETORA DE ARTE **Sofia Marques**
PAGINAÇÃO **Vanda Martins**
IMAGEM DE CAPA **Rui Nave**
DIRETOR DE PRODUÇÃO **Paulo Oliveira**

PUBLICIDADE **Fátima Eiras**
Telm. 937 908 007 - Tel. 218 621 491
E-MAIL fatima.eiras@goody.pt

COORDENADOR DE CIRCULAÇÃO **Carlos Nunes**

PRÉ-IMPRESSÃO E IMPRESSÃO
GRAFISOL
Abrunheira-Sintra

TIRAGEM **13.000 ex.**
DISTRIBUIÇÃO **VASP – Distribuidora de publicações, SA**
DISTRIBUIÇÃO DE ASSINATURAS **JMToscano Lda**
DEPÓSITO LEGAL **N.º: 330074/11**
INSCRIÇÃO **NA E.R.C. N.º: 126082**

BBC WORLDWIDE, UK PUBLISHING: DIRECTOR OF EDITORIAL GOVERNANCE **Nicholas Brett**
PUBLISHING DIRECTOR **Chris Kerwin** UK PUBLISHING COORDINATOR **Eva Abramik**
IMMEDIATE MEDIA Co.: CHAIRMAN **Eckart Bollman** DEPUTY CHAIRMAN **Peter Phippen**
CEO **Tom Bureau** DIRETOR OF INTERNATIONAL LICENSING AND SYNDICATION **Tim Hudson**
INTERNATIONAL PARTNERS MANAGER **Anna Brown** INTERNATIONAL PARTNERS CO-ORDINATOR **Jessica Fleming**
UK TEAM: MANAGING DIRECTOR TOP GEAR, UK **Adam Waddell** PUBLISHER **Simon Carrington**
EDITOR IN CHIEF **Charlie Turner** ASSOCIATE EDITOR **Tom Ford**
CREATIVE DIRECTOR **Ian Stevens** ART DIRECTOR **Owen Norris**

SERVIÇO DE ASSINANTES E LEITORES
Gonçalo Galveia (tel. 218 621 543)
E-MAIL: **ASSINATURAS@GOODY.PT** / SITE: **WWW.ASSINEAGORA.PT**

A TopGear é publicada pela Goody, SA, sob licença da BBC Worldwide Limited,Media Centre, 201 Wood Lane, London W12 7TQ.
Top Gear e o logótipo BBC são marcas registadas da British Broadcasting Corporatione são utilizadas sob licença pela Immediate Media Company London Limited.
Copyright © Immediate Media Company London Limited
Todos os direitos reservados. É proibida a reprodução de qualquer conteúdo ou parte.
Estatuto Editorial - Leia na íntegra em *www.goody.pt/pt/estatutos/topgear*

* A TOPGEAR JÁ OBEDECE AOS TERMOS DO NOVO ACORDO ORTOGRÁFICO

A REVISTA *TopGear* TEM EDIÇÕES LOCALIZADAS NOS SEGUINTES TERRITÓRIOS:
África do Sul, Alemanha, Austrália, Bulgária, China, Coreia do Sul, Croácia, Estónia, Espanha, Filipinas, Finlândia, Hong Kong, India, Itália, Letónia, Lituânia, Malásia e Singapura, Médio Oriente, Países Baixos, Polónia, Portugal, Reino Unido, República Checa, Roménia, Rússia, Suécia, Tailandia e Turquia

operação
NARIZ VERMELHO
receitamos alegria

IRS. UM BICHO DE 7 CABEÇAS COM MUITOS SORRISOS PARA DAR.

AJUDE-NOS A LEVAR ALEGRIA ÀS CRIANÇAS HOSPITALIZADAS DOANDO 0,5% DO SEU IRS

Coloque o nosso NIF no Campo 1101 do Quadro 11, no Modelo 3.

☒ NIF
506133729

A doação de 0,5% do seu IRS não tem qualquer encargo ou perda de benefício fiscal.

www.narizvermelho.pt

Consumo combinado (l/100km): 5,6 a 5,9. Emissões CO_2 (g/km): 151 a 178.

Atleta de alta sedução.

Novo CLS.

As primeiras impressões impressionam. O novo CLS é um coupé de proporções perfeitas que prova que a desportividade também pode ser excessivamente elegante. As suas linhas fluídas definem tanto o exterior como o interior. Já a tecnologia a bordo define novas fronteiras ao nível da segurança e da conectividade. Tudo isto aliado a um design icónico que faz do novo CLS um automóvel de sedução massiva.

Contact Center
808 200 699

Mercedes-Benz
The best or nothing.